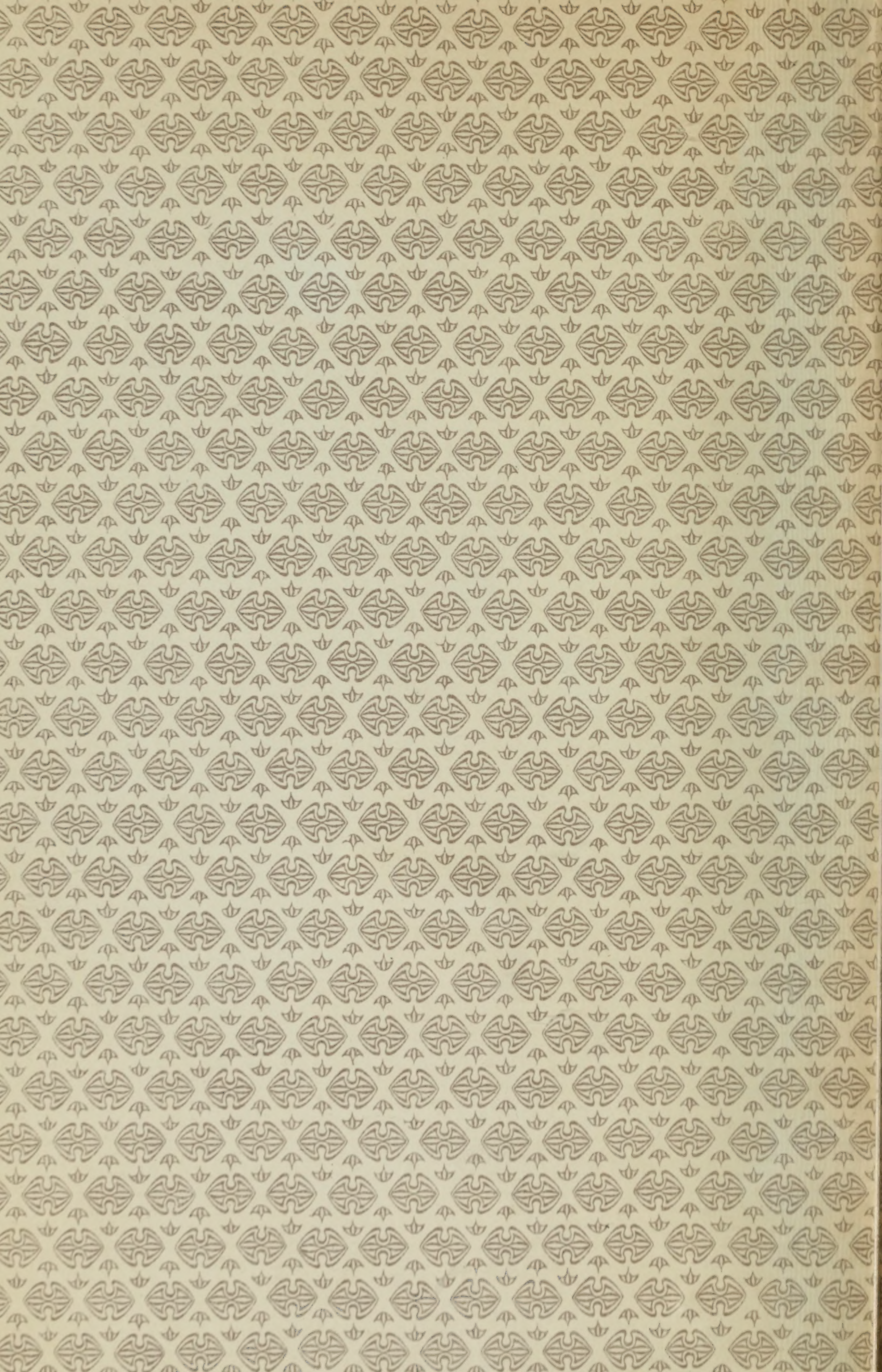
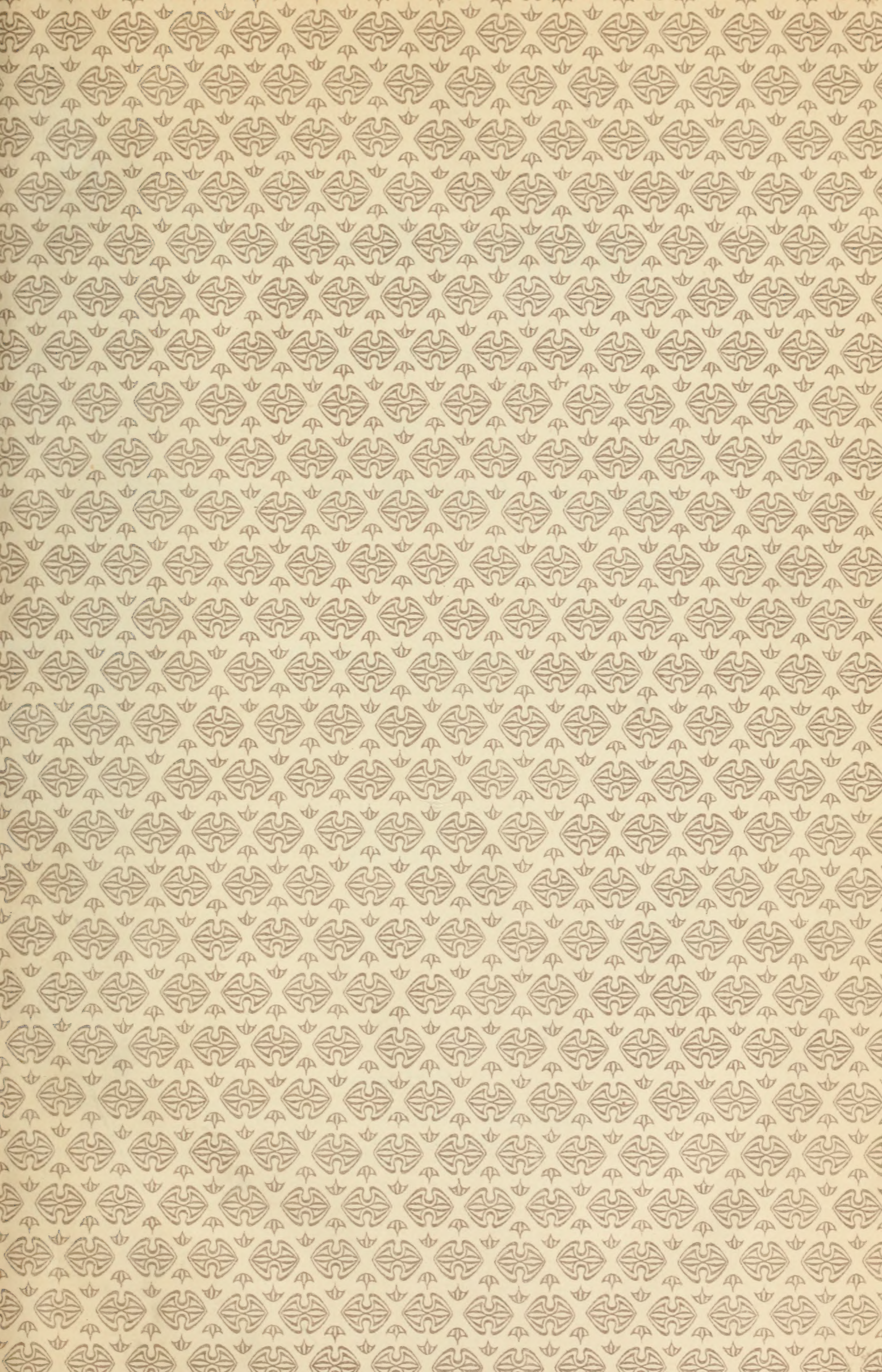




Nord-Amerika.

Beiträge

zum

Verständnis seiner Wirtschaft und Politik

von

V. Graf Moltke,
Mitglied des Hauses der Abgeordneten.

Berlin 1903.
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71.

Vorwort.

Die nachfolgenden Blätter machen nicht den Anspruch, den Kennern amerikanischen Lebens neue oder unbekannte Perspektiven zu eröffnen. Ihre Aufgabe ist nur die, in weiteren Kreisen Deutschlands das Verständnis für die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse jenseits des Ozeans zu fördern.

Der Verfasser.

Inhaltsverzeichnis.

		Seite
I.	Die Eigenart des modernen Amerikanertums	1
II.	Produktion, Export und Import	4
III.	Die Ergebnisse des letzten Zensus	9
IV.	Verkehrsentwickelung. Eisenbahnen	11
V.	Binnenschiffahrt. Erztransporte	16
VI.	Eisen- und Stahlerzeugung. Trusts	19
VII.	Wirtschaftliche Lage	28
VIII.	Kanäle und Großschiffahrtswege	36
IX.	Unser Verhältnis zu Amerika	47



Πολλῶν δ' ἀνθρώπων ἴδεν
ἄστεα καὶ νόον ἔγνω. —

I. Die Eigenart des modernen Amerikanertums.

Ein Land der Wunder — dies Nordamerika, auf das jetzt die Blicke der Welt hin gerichtet sind. Von dem Augenblick an, wo ich die Riesenstatue der Liberty im Hafen von New-York zu Gesicht bekam, bis zum Abschied in Hoboken hat es mich bald magnetisch angezogen und gefesselt, bald ebenso stark abgestoßen. Schreiende Kontraste überall — und doch ein gemeinsamer Zug in Jedem und Jedem.

Ein unverkennbarer Trieb ins Große bei Menschen und Dingen; daneben die kindlichste Naivität, die unverkennbaren Spuren fast knabenhafter Unreife. Die Zeit eilt dort so rasch mit einem davon, und die Zustände sind vielfach so über das altgewohnte Maß hinausgewachsen, daß man das Gefühl nicht los wird, man lebe schon in einem kommenden Jahrhundert, in einem Zeitalter, wo der Mensch ebenso der Maschine weicht, wie vordem die elementaren Naturkräfte ihm, dem Menschen, haben weichen müssen; wo er wieder eines Teils seiner besten Kräfte verlustig geht, weil er zu viel erstrebte, über seinen eigenen Schatten springen wollte.

— Man gewinnt zu oft den Eindruck des Überstiegenen, des Verlustes der schönen Linie, um wirkliche Freude, wirkliches Genießen zu haben. — Dies Alles aber doch nur in den großen Städten, in den Zentren der Industrie und des Verkehrs, in denen das eigentümlich amerikanische Leben pulsiert. Mehr landeinwärts und je weiter man nach dem Westen vorschreitet, treten die Dissonanzen zwischen Überkultur und Unkultur um so stärker hervor, und das Unausgeglichene wird oft geradezu schmerzhaft. Hier rächt sich die allzu rapide Entwickelung, man bekommt sozusagen die Hinterfront des Gebäudes der Union zu sehen. Wenn es also gut sein mag, sich durch die ersten riesenhaft-magischen Eindrücke nicht allzusehr blenden zu lassen, nicht nur auf die Bühne, sondern auch hinter die Kulissen zu schauen, ist und bleibt doch so viel richtig: Eine so kolossale Potenzierung menschlicher Kraft, namentlich nach der materiellen Seite des Daseins hin, wie sie die Vereinigten Staaten seit vier Dezennien aufweisen, steht einzig in der Weltgeschichte da. Sie ist in allererster Linie das Produkt einer schrankenlos freien Entfaltung der Individualität, in zweiter Linie das einer glücklichen Rassenmischung. Dazu kommen dann noch jene eigenartigen historischen Umstände, durch die es drüben vergönnt war, ohne Rücksicht auf überlebte Formen, altväterliche Traditionen, auf ständisches Kastenwesen oder staatliche Bevormundung in Allem und Allem Neues aus Neuem zu schaffen. Unbedingte Freiheit des Denkens und Handelns, das ist die Grundlage aller amerikanischen Entwickelung, wie der Verfassung. Nirgend eine Einengung der Persönlichkeit durch polizeiliche Kontrolle oder

soziale Scheidewände, kein bureaukratisches Regime, wie in den Staaten des alten Kontinents, den republikanischen so gut wie den monarchischen, keine Militär- und Beamtenwelt in unserem Sinne, d. h. mit ausschlaggebendem Einfluß. Dafür aber eine nüchterne Geschäftsmäßigkeit und eine lediglich auf höchste Arbeitsleistung gerichtete Gesamttendenz, die den Europäer seltsam anmutet, und die dem Leben trotz aller Mannigfaltigkeit der individuellen Betätigung etwas Schablonenhaftes gibt. Man glaubt eine einzige große Maschine vor sich zu haben, die keuchend und dampfend mit ruheloser Energie ihr Tagewerk absolviert: sie kann nicht anders — sie muß arbeiten, produzieren, Werke schaffen. Und diese Riesenmaschine hat etwas den anderen voraus, etwas, was sie auch den Produktionssystemen Europas in gewisser Weise überlegen macht: sie steht nicht vor uns als ein altes, vielfach im Laufe der Zeiten verändertes, umgebautes, wechselnden Bedürfnissen immer wieder angepaßtes Instrument, sondern sie ist aus einem Guß, aus dem Vollen geschaffen und ganz und gar ein Kind der neuen Zeit. Und dieser neuen Zeit Vorzüge wie ihre Schwächen hat die amerikanische Bevölkerung ebenfalls: die eminente Expansionskraft, wie die allzu starke Betonung des Ichs, den wirtschaftlich-schöpferischen Sinn und die Abkehr von den Idealen des Lebens. Aber Eins ist sicher: Amerika ist ein Land der Arbeit, und als solches soll man es aufsuchen und würdigen.

II. Produktion, Export und Import.

So denn zunächst einige Zahlen, welche die mächtige Entfaltung der Produktion und des Güteraustausches ins rechte Licht stellen; sie beziehen sich auf die letzten drei Dezennien, sind amtlichen Quellen entnommen und dürfen so weit für unanfechtbar gelten, als die Statistik überhaupt glaubwürdiges Material liefert. Die Summen sind der Übersichtlichkeit wegen abgerundet.

Was zunächst den internen Verkehr und sein Wachstum anbetrifft, so gab es:

	1870:	1900:	
Postanstalten . . .	28 500	76 700	(+ 169 pCt.
Eisenbahnen in Betrieb . . (Miles)	53 000	191 000	(+ 261 =)
Die Zahl der Depeschen betrug	9 000 000	79 700 000	(+ 770 =)
Die Summe des zirkulierenden Geldes betrug . . . . . $	675 000 000	2 000 000 000	(+ 204 =)
D. h. auf den Kopf der Bevölkerung $	17,50	26,94	(+ 54 =)
Die Summe der Spareinlagen betrug . $	550 000 000	2 500 000 000	(+ 345 =)
Die Zahl der Spareinleger betrug . .	1 600 000	6 100 000	(+ 274 =).

Schon diese wenigen Daten werden genügen, um die rapide, fast gewaltsame Steigerung des Inlandverkehrs erkennen zu lassen. Die beiden letzten Zahlengruppen sind gleichzeitig beweiskräftig für die Progression des Wohlstandes in der Gesamtheit der Bevölkerung. Aber nicht das allein: in der Zunahme des Sparsinns wird man mit Recht immer einen besonderen kulturellen Fortschritt und die Tendenz erblicken können, das Familien-

leben und die sozialen Zustände auf solide, gesicherte Grundlagen zu stellen. Das starke Anwachsen der „déposits in saving banks“ hat dann auch gewiß für die breite Masse der Bewohner und für die vielen kleinen Sparer zur jetzigen Zeit doppelte Bedeutung, wo auf der anderen Seite eine unnatürliche Anhäufung großer Kapitalien in den Händen einzelner oder der Trusts stattfindet. Hier bildet sich ein legitimes Gegengewicht, und die Tatsache muß mit Genugtuung begrüßt werden.

Fast noch überraschender als die obigen Angaben sind die offiziellen Daten über die Steigerung des auswärtigen Handelsverkehrs während der letzten 30 Jahre, Daten, die zugleich auf das Verhältnis der Einfuhr zur Ausfuhr und auf die darin eingetretene Verschiebung ein Streiflicht werfen.

	1870:	1900:	
Export von Eisen- und Stahlwaren . . . $	11 000 000	122 000 000	(+ 1008 pCt.)
Export von Manufakturwaren . . . . . $	68 000 000	434 000 000	(+ 535 „)
Export von landwirtsch. Produkten . . . $	361 000 000	836 000 000	(+ 132 „)
Import von Eisen- und Stahlwaren . . . $	32 600 000	20 500 000	(— 37 „)
Import von Rohseide zur Bearbeitung pounds	580 000	13 000 000	(+ 2135 „)
Total-Exporte*) . $	393 000 000	1 394 500 000	(+ 256 „)
Total-Importe . . $	436 000 000	850 000 000	(+ 95 „).

Während also noch vor drei Dezennien der Wert der Gesamtausfuhr hinter dem der Gesamteinfuhr um

*) Interessant ist die Feststellung, wohin sich diese Ausfuhr richtet. Hier möge das Jahr 1900 den Angaben zu Grunde gelegt werden. Es wurde in demselben exportiert:

rund 43 Millionen Dollars zurückblieb, hat sich dies Verhältnis in der folgenden Zeit umgekehrt, hat es sich um fast 550 Millionen zu Gunsten der Ausfuhr verschoben. Deren Wert ist in demselben Zeitraum absolut um mehr als 1 Milliarde gewachsen, wo die Totaleinfuhr nur um wenig über 400 Millionen stieg. Die Handelsbilanz ist also aus einer passiven zu einer stark aktiven geworden. Sehr bezeichnend ist das Zurückgehen des Eisen- und Stahlwaren-Imports gegenüber der kolossalen Zunahme des Exports in diesem Artikel.*)

Trotz alledem bleibt aber doch die hochbedeutsame Tatsache bestehen, daß selbst unter der Herrschaft eines so ausgesprochenen Schutzzollsystems, wie es der Mac Kinley-

Nach Europa	für	1 116 399 524 $
" Afrika	"	22 979 170 "
" Südamerika	"	41 248 051 "
" Nordamerika	"	198 788 019 "
" Asien und Ozeanien . . .	"	98 531 349 " .

Die enorme Zunahme des Exports nach Afrika wird durch die Tatsache illustriert, daß 6 Jahre vorher, 1894, der Export nur 6,7 Millionen betrug, also um weit über das dreifache stieg. Ebenso läßt sich eine dreifache Steigerung bezüglich Asiens und Ozeaniens feststellen und zwar um 68 Millionen, die stärkste aber bezüglich der Ausfuhr nach Europa, nämlich um 474 Millionen Dollars. Dagegen ist bezeichnenderweise die nach den südamerikanischen Staaten, trotz der Bemühungen der National Association of Manufactures, trotz des Handelsmuseums in Philadelphia, der Panamerican Exposition 2c., ziemlich stabil geblieben. Sie wuchs seit 1894 nur um knapp 7 Millionen Dollars. Das sollte zu denken geben hüben und drüben!

*) Die Ausfuhr an Fabrikaten aller Art macht jetzt schon über 30 pCt. der Gesamtausfuhr aus. Allerdings ist in 1901 ein merklicher Rückgang zu konstatieren gewesen, der sich indes auf Eisen, Stahl, Kupfer, Petroleum und Paraffin beschränkte, während im allgemeinen die Exportquantitäten steigende Tendenz zeigten. An jenem momentanen Rückgang, der bald wieder ausgeglichen werden dürfte, hat bei einigen Artikeln das Sinken der Preise Anteil.

Tarif von 1890, der Wilson=Tarif von 1894 und der Dingley=Tarif von 1897 darstellen, die Einfuhr innerhalb der letzten 30 Jahre an Wert fast verdoppelt, daß also die Kauflust auch auswärtigen Kunden gegenüber immer mehr und mehr gewachsen ist.

Man wird daraus wohl den Trost schöpfen dürfen, daß die Vereinigten Staaten ungeachtet der halb geschlossenen Türen doch aufnahmefähig und =bedürftig für fremde Artikel bleiben und daß unser Absatz dort so lange eine ernste Schädigung nicht zu befürchten hat, als kein direkter Zollkrieg entsteht, oder die Kaufkraft der Amerikaner nicht durch Depressionen des innerwirtschaftlichen Lebens gelähmt werden sollte. Weiter darf man aus jenen oben mitgeteilten Zahlen auch einen neuen Beweis dafür nehmen, daß der Schutzzoll an sich eine Steigerung des auswärtigen Handels und des Warenaustausches keineswegs ausschließt, wenn nur die Konsumkraft anhält bezw. entsprechend wächst; denn der Gesamtumsatz mit dem Ausland hat sich tatsächlich in der angegebenen Periode fast verdreifacht.

Abschließend mögen hier nun auch die Zahlen folgen, welche amtlicherseits bezüglich der Entwickelung der Produktion publiziert worden sind. Aus ihnen läßt sich der bewundernswerte Aufschwung des transatlantischen Wirtschaftssystems vielleicht am besten erkennen:

Produktion an:		1870:	1900:	+ pCt.:
Weizen	bushels	236 000 000	522 000 000	121
Mais	=	1 094 000 000	2 105 000 000	92
Baumwolle . . .	pounds	1 451 000 000	4 757 000 000	228
Kohlen	tons	33 000 000	239 000 000	626
Roheisen	=	1 660 000	13 790 000	728
Stahl	=	68 700	10 600 000	15 376
Petroleum . . .	gallons	185 000 000	2 397 000 000	1 198

Was für Werte namentlich durch diese hochentwickelte Baumwoll-, Kohlen-,*) Stahl- und Petroleum-Industrie geschaffen werden, und wie dies auf die Belebung von Umsatz und Verkehr wirken muß, läßt sich leicht ermessen. Interessant und bedeutsam in diesem ganzen Zusammenhang ist auch die Zunahme der militärischen Aufwendungen. Die Vereinigten Staaten haben seit 1898, d. h. seit dem Kriege mit Spanien, ihr Armee- und Flottenbudget um 173,6 pCt. gesteigert, während England für den gleichen Zweck in der ganzen Dekade von 1890 bis 1900 nur eine Vermehrung um 48,6 pCt., Deutschland eine solche von 46,4 pCt. aufweist. Es gibt denn eigentlich auch nur ein Gebiet, auf dem in den Vereinigten Staaten kein Fortschritt zu verzeichnen ist, ja wo sogar ein Rückgang konstatiert wird: das betrifft die Kauffahrtei- und zwar die „große Schiffahrt". Während die Tonnenzahl für die gesamte nordamerikanische Binnenschiffahrt in der Periode 1870 bis 1900 von 2 700 000 auf 4 300 000 (+ 59 pCt.) — die auf den nördlichen Seen speziell von 685 000 auf 1 565 000 (+ 129 pCt.) — stieg, fiel sie, was die amerikanischen Schiffe im transatlantischen Verkehr betrifft, in derselben Zeit von 1 500 000 tons auf 826 000 (— 46 pCt.). In der Dekade 1890 bis 1900 wurden auf den Werften der Vereinigten Staaten nur Räumte von 206 000 tons für überseeische Fahrt gebaut, d. h. nur 30 pCt. der Gesamträumte, die in dem einzigen Jahre 1890 dort im Schiffbau hergestellt sind.

*) Die Vereinigten Staaten erzeugten im Jahre 1900 37,7 pCt. der Gesamtkohlenproduktion der Erde. 58 pCt. der in den Vereinigten Staaten gewonnenen Kohlen kommen aus dem Staate Pennsylvanien.

Sie haben in nicht voll vier Monaten mehr Räumte für die Binnenschiffahrt gebaut, als in zehn Jahren für die Ozeanschiffahrt. Ein offenbares Mißverhältnis. Die Amerikaner haben denn auch die in alledem liegende Mahnung begriffen und bemühen sich bekanntlich mit der ihnen eigenen Energie, durch Mittel verschiedenster Art Abhilfe zu schaffen.

III. Die Ergebnisse des letzten Zensus.

Wir wenden uns nun den Ergebnissen des letzten Zensus zu. Unter den wunderbaren Erscheinungen in der Entwickelung dieses Landes macht sich als eine der seltsamsten die phänomenale Bevölkerungszunahme geltend. Am Anfang des 19. Jahrhunderts von etwa 5 Millionen Menschen bewohnt, umschließt das Gebiet der Vereinigten Staaten heute deren 76 Millionen — eine Vermehrung um das 15fache. New York*) und Chikago zusammen zählen heute fast ebensoviele Bewohner, wie im Jahre 1800 das Gesamtgebiet der Vereinigten Staaten umfaßte. In den letzten dreißig Jahren hat sich die Bevölkerung fast verdoppelt. 1870 kamen nur 5, 1900 nahezu 10 Einwohner auf den Quadratkilometer.

Aber der Zuwachs war kein gleichmäßiger; er ist in unverhältnismäßiger Weise den Städten, viel weniger dem platten Lande zu statten gekommen, daher ist auch die Bevölkerungsdichtigkeit eine sehr verschiedene. Während um das Jahr 1800 nur 5 von

*) Einige der hier folgenden Angaben nach einem Essay: Rise of the American City by W. Wellmann.

100 Bewohnern der „Urban population“ angehörten, leben heute 47 von 100 in den sogenannten Incorporates cities, d. h. solchen, welche eigene Munizipalverwaltung haben. In manchen der östlichen Staaten überwiegt das städtische Element völlig, so in Massachusetts, Connecticut, New Jersey, Rhode Island; in anderen, mehr der Mitte des Landes angehörigen, hält es dem ländlichen die Wage, wie in Pennsylvanien, Ohio, Illinois und außerdem in Kalifornien. Bezeichnend ist namentlich, daß fast 19 pCt. der Amerikaner (d. h. fast jeder fünfte Einwohner) in Orten von mehr als 100 000 Einwohnern hausen. Wir finden also jenseits des Ozeans dieselbe Erscheinung wie bei uns: ein enormes und ebenso rasches Anwachsen der Städte, zumal der Großstädte, und eng damit verbunden eine starke Abwanderung vom Lande. Die Großindustrie verschlingt auch hier die Arbeitskräfte. Namentlich in den New England=Staaten steht gar manche Farm leer und ungenutzt, und die ehemaligen Besitzer oder doch deren Kinder haben den weniger lohnenden ländlichen Erwerb mit der Tätigkeit in irgend einem industriellen Betrieb, mit der Arbeit an Eisenbahnen oder dergleichen vertauscht. Viele sind auch nach dem Westen gezogen. Bekanntlich sind nun die westlichen, später besiedelten Staaten räumlich viel größer, aber unendlich viel weniger bevölkert, als die des Ostens. In letzteren konzentriert sich die Industrie, in jenen herrscht die Farmwirtschaft vor, daneben auch der Montan=Betrieb. Die eigentümliche amerikanische Verfassung, wonach jeder Staat zwei Vertreter in den Senat entsendet, bewirkt es nun, daß Staaten, wie Wyoming und Nevada,

mit einer Einwohnerschaft von 92 000 bezw. 42 000 Köpfen die gleiche Vertretung haben wie New York und Pennsylvania mit 7 000 000 bezw. 6 000 000 Einwohnern. Dies offenbare Mißverhältnis wird noch dadurch verstärkt, daß gerade in den letzten Dezennien mehrere Territorien des Westens als Staaten aufgenommen sind.*)

IV. Verkehrsentwickelung. Eisenbahnen.

Parallel mit der ungewöhnlichen Bevölkerungszunahme und dem Anwachsen der Produktion geht die Entwickelung der Verkehrseinrichtungen. Ihr vor allem ist es zu verdanken, daß dies Land von so ungeheurer Ausdehnung, ein Land, das vor 150 Jahren, wie ein französischer Schriftsteller bemerkt, noch eine Wildnis war, nur durchstreift von nomadisierenden Indianern und einzelnen beutelustigen Jägern, heute fast überall der Kultur erschlossen ist, daß seine Bewohner die schärfsten Konkurrenten im Weltwettbewerb geworden sind. Ein so großes, zusammenhängendes, auf einheitlichen Grundlagen aufgebautes Wirtschaftsgebiet existiert nirgends sonst in der Welt: auf seiner Einheitlichkeit und seinem Umfang beruht die Stärke des Amerikanertums. Aber

*) Auch jetzt macht sich eine starke Strömung geltend, wiederum zwei „territories" — Oklahoma und Columbia — in die Zahl der States aufzunehmen. Man darf gespannt auf die Wirkung dieser Experimente sein, da die Sache einen stark politischen Beigeschmack hat und die Interessen des Westens häufig ganz andere sind, als die des industriellen und exportierenden Ostens: man denke an den Silberkampf! Auch sind die Repräsentanten des Ersteren zumeist recht wenig wählerisch in ihren Mitteln und neigen vielfach zu etwas gewaltsamen Maßregeln.

wie ist dies Land auch von der Natur begünstigt! Im Osten, Westen und einem bedeutenden Teil des Südens von den Wellen der ozeanischen Meere umspült, im Norden von einer zusammenhängenden Kette gewaltiger Seen begrenzt, die in Verbindung mit großen, schiffbaren Wasserstraßen die Schätze des Binnenlandes den Hafenstädten und Industriezentren zuführen, begabt mit einer reichgegliederten Küstengestaltung und einer Fülle von der Schiffahrt dienenden Strömen und Flüssen, dehnt sich das Gebiet der Vereinigten Staaten über 23 Breitengrade aus und umfaßt ebensowohl die Produkte der nordischen wie der tropischen Zone, — jedem Einwanderer, welchem Klima er auch entstamme, die Möglichkeit bietend, die ihm genehme Lebensweise, Beschäftigung und Erwerbsweise zu wählen.

Aber es bedurfte trotz alledem gewaltiger Hilfskräfte, um die störrige Natur zu unterjochen, die widerstrebenden Elemente dem Menschengeiste dienstbar zu machen. Wenn in nicht viel mehr als der Arbeit eines einzigen Jahrhunderts aus den schwach bevölkerten, unwegsamen, mit undurchdringlichen Wäldern und unabsehbarem Weideland bedeckten Flächen ein Kulturstaat ersten Ranges geworden ist, so konnte dies nur geschehen durch die Mitwirkung des gigantischen Geschwisterpaares: des Dampfes und der Elektrizität. Und letztere zumal hat sich der Amerikaner zu nutze gemacht, wie kein anderes Volk. Auf ihrer energischen, zielbewußten Ausbeutung und auf der Dienstbarmachung der schier unerschöpflichen Bodenschätze, wie der der Wasserkräfte, — nicht auf Kapitalismus, Trusts und anderen dergleichen mehr zeitlichen Begleit-

erscheinungen — beruht seine wirtschaftliche Überlegenheit. Man braucht nur an die großartige Idee der Übertragung elektrischer Kraft und an ihre Ausnutzung jenseits des Meeres im Vergleich zu deren Ausnutzung bei uns zu denken. Obgleich in Deutschland geboren und zuerst angewandt, und obgleich seitdem wohl ein Jahrzehnt und mehr verflossen ist, — wie schüchtern, langsam entwickelt und bescheiden die Verwendung, die Nutzbarmachung dieses technischen Meisterstücks in Europa — und wie drüben! Welch kolossale Industrie haben nicht die Kräfte des Niagarafalls entstehen lassen, und in wie kurzer Zeit! — Täglich fast ein neuer Zuwachs! Wer die berühmten Powerhouses dort besucht hat, wird den Eindruck wohl sein ganzes Leben lang nicht wieder los. Diese Energie der Arbeit und des rastlosen Strebens ist in der Tat bewundernswert. Was dann die Eisenbahnen anlangt, so haben allein die letzten zehn Jahre einen Zuwachs von über 45 000 km Schienenlänge gebracht, d. h. mehr als das 1½fache der Gesamtstrecken preußischer Staatsbahnen. Nordamerika verfügt heute über das ausgedehnteste Eisenbahnnetz der Welt, größer als das von ganz Europa zusammengenommen.*) Man schätzt das in ihm investierte Kapital überschläglich auf 48 Milliarden Mark und die Total-Brutto-Einnahme eines Jahres, ein Betrag, welcher ja allerdings dem Wechsel

*) Im Jahre 1900 besaßen die Vereinigten Staaten rund 310 000 km, die Staaten Europas zusammen 285 000 km Eisenbahnen. Das Verhältnis ist so, daß drüben dank der weit geringeren Bevölkerungsdichtigkeit auf 245 Bewohner, hüben erst auf deren 1380 1 km Bahn entfällt. In Nordamerika kommen 42 km Bahn, in Deutschland 9 km auf 10 000 Menschen.

unterworfen ist, durchschnittlich auf mehr als 5 Milliarden. Sie alle verdanken der privaten Initiative ihre Entstehung, und Betrieb wie Verwaltung haben wenig mit den staatlichen Organen oder Institutionen zu tun. Ihre Kontrolle liegt der Hauptsache nach in dem gegenseitigen Wettbewerb und in der Kritik der Öffentlichkeit. Die furchtbaren Konkurrenzkämpfe und die rücksichtslose Geltendmachung der eigenen Interessen haben oft genug die Schattenseiten dieses von keinen staatlichen Schranken eingeengten Systems klar hervortreten lassen; auf der anderen Seite wird man anerkennen müssen, daß verkehrstechnische Leistungen wie die amerikanischen ohne Beispiel und nur da möglich sind, wo die Initiative und Schaffenslust des Einzelnen sich ungebrochen und in ihrer vollen Kraft zur Geltung bringen kann. Rund 37 000 (19 000) Lokomotiven, 26 000 (38 000) Personen-, 8000 Gepäck- und 1 328 000 (412 000) Güterwagen befanden sich im Jahre 1900 im Betrieb nordamerikanischer Gesellschaften. Es wurden mit ihnen 538 000 000 Personen und etwa 976 000 000 (265 000 000) Tonnen Frachtgüter befördert.*)

Die Brutto-Einnahmen betrugen:

aus dem Personen-Transport	297 560 000 $, (551 000 000 ℳ),
„ „ Güter- „	922 436 000 $, (1 271 000 000 ℳ),
„ „ vermischten „	116 100 000 $, (209 000 000 ℳ),
Summe	1 336 096 000 $. (2 031 000 000 ℳ).

*) Zur Vergleichung sind die Angaben für die deutschen Vollbahnen in Parenthese darunter gesetzt. Bei den Personenwagen berücksichtige man, daß im allgemeinen die amerikanischen weit größer sind und mehr Passagiere befördern. Gleiches bezüglich der Tragkraft und Leistungsfähigkeit gilt von den Güterwagen.

Die Netto-Einnahmen aus der Beförderung . .	447 741 000 $,
	(741 000 000 M),
„ „ „ „ anderen Quellen . .	66 138 000 $.
Total der Eisenbahn-Netto-Einnahmen	513 879 000 $.

Daran beteiligen sich etwa 90 selbständige Linien. Die bedeutendsten Überschüsse erzielten die folgenden zehn:

Pennsylvania Railroad	mit rund	45 600 000 $.
N. Y. Central & Hudson River Railroad	„ „	20 500 000 „
Atchison, Topeka & S. Fé Railroad .	„ „	16 800 000 „
Chicago & Northwestern Railroad . .	„ „	15 900 000 „
Chicago, Burlington & Quincy Railroad	„ „	16 100 000 „
Great Northern Railroad	„ „	13 000 000 „
Northern Pacific Railroad	„ „	15 600 000 „
Chicago, Milwaukee & St. Paul Railroad	„ „	13 400 000 „
Baltimore & Ohio Railroad	„ „	12 300 000 „
N. Y. New Haven & Hartford Railroad	„ „	12 100 000 „

Diese zehn größten Gesellschaften ernteten somit zusammen über 180 Millionen Dollars Reineinnahme für das Jahr 1900, d. h. allein mehr als ein Drittel des gesamten oben angeführten Nettobetrages.

Was die Frachtsätze anbetrifft, so gibt von deren allmählichem Sinken folgende Zusammenstellung einen Begriff:

Average receipts per ton per Mile of leading railroads:*)
(Cents.)

Railway lines:	1870:	1888:	1890:	1900:
Lines East of Chicago	1,61	0,87	0,63	0,51
West- and Northwestern lines .	2,61	1,44	1,00	0,92
Southwestern lines	2,95	1,65	1,11	0,93
Southern lines	2,39	1,16	0,80	0,62
Transcontinental	4,50	2,21	1,50	0,99
Average	1,99	1,17	0,91	0,70
	(0,73)	(0,22)	(0,26)	(0,19)

*) Zum Vergleich sind die (Durchschnitts-) Frachtsätze für die Kanäle des Staates New York in Parenthese darunter gesetzt (cfr. Table 33 des Report of the Committee on Canals of New York State).

V. Binnenschiffahrt. Erztransporte.

Von hohem Interesse gerade in heutiger Zeit ist die Tatsache, daß sich neben der rapiden Entwickelung der Eisenbahnen auch die Binnenschiffahrt drüben nicht nur behauptet, sondern einen allerersten Platz im Transportwesen gesichert hat. Ja, ihr beträchtlicher Zuwachs datiert gerade aus derselben Zeit, in welcher die Bahnen ihre schärfste Konkurrenz entfalteten, aus der Zeit des industriellen Aufschwunges. Lassen wir auch hier die amtlichen Ziffern reden. Die Tonnenzahl für den Gesamtbinnenhandel, soweit er sich auf amerikanischen Schiffen vollzog, stieg von 2 700 000 in 1870 auf 4 338 000 in 1900, d. h. um 59 pCt. in den letzten 30 Jahren. Die stärkste Zunahme weist der Schiffsverkehr auf den großen Seen auf; er vermehrte sich in dem gleichen Zeitraum um 129 pCt., nämlich von 685 000 t auf 1 565 000 t, woran in erster Linie die Getreidetransporte, in zweiter Linie die von Eisenerzen beteiligt sind. Während nun ein großer Teil der Ersteren durch den Erie-Kanal ostwärts geleitet, also weiter auf dem Wasserweg nach New York und anderen großen Küstenplätzen verfrachtet wird, findet Aus- und Umladung der an der Westspitze des Lake Superior gewonnenen Erze zum größten Teil wieder in den südlichen Häfen des Seengebiets, in Conneaut, Cleveland, Ashtabula, Sandusky 2c. statt. Dort auf die Eisenbahnen umgeschlagen, gelangen sie zu den Zentralplätzen der Eisenindustrie, namentlich nach Pittsburg. Das macht insgesamt einen Weg von rund 1200 engl. Meilen. Es ist also nicht ganz oder nur mit

gewisser Einschränkung richtig, wenn hier und da angenommen wird, die Überlegenheit der amerikanischen Stahl- und Eisenindustrie beruhe auf dem Umstand, daß Fund- und Verarbeitungsstätten in unmittelbarer Nähe von einander lägen. Das mag wohl bezüglich der Kohlen und Kokes im allgemeinen zutreffen, nicht aber bezüglich der übrigen Rohmaterialien, die, wie gesagt, vielfach weiter Transporte benötigen. Die Vorzüglichkeit der Verlade- und Entladevorrichtungen, die Billigkeit der Land- und Wasserfrachten und das zweckmäßige Ineinandergreifen der verschiedenen Transport- und Verkehrsmittel, — das sind die Umstände, welche die großen Entfernungen weniger fühlbar werden lassen.

Die Eisenbahnwagen, welche die Rohmaterialien von den Fundstätten bis ans Wasser befördern, eigens für diese Funktion konstruiert, sind mit sehr zweckmäßigen selbsttätigen Entleerungsvorrichtungen versehen, so daß die Erze aus ihnen vermittelst Klappböden, großer Taschen und Gleitrinnen mit verhältnismäßig geringem Kraft- und Zeitaufwand in die Fahrzeuge umgeschlagen werden können. Diese — mächtige Schiffe bis zu 6000 t Ladefähigkeit — befinden sich zum großen Teil im Besitz derjenigen Assoziationen und Trusts, welche, wie die Unites States Steel Corporation, die Produktion von Eisen und Stahl kontrollieren und beherrschen. Letztere sind also in der Lage, ihre mit diesem oder jenem Erz und Material beladenen Schiffe ganz entsprechend dem augenblicklichen Bedarf nach irgend einem der Süd-Häfen des Lake Erie zu dirigieren, wo der Vorrat an die bereitstehenden Eisenbahnwagen abgegeben wird.

Auch diese Umladung vollzieht sich, dank den überaus praktisch eingerichteten großen Erzentladern, so rasch, daß ein Schiff von dem angegebenen Fassungsvermögen in 12 bis 14 Stunden vollkommen entleert ist; in dieser kurzen Spanne Zeit werden also 6000 t Erz vom Schiff auf die Bahn übernommen.*) Deren Waggons (neuerdings auf einzelnen Linien aus starkem Eisenblech zur möglichsten Verringerung des toten Gewichts konstruiert) besitzen durchschnittlich eine ihre deutschen Rivalen erheblich übersteigende Tragfähigkeit — bis zu 50 000, ja 60 000 kg — bei einem Eigengewicht von noch nicht 20 000 kg. Dazu sehr schwere, vierfach verkuppelte, mit mächtigen Kesseln versehene Lokomotiven von gewaltiger Zugkraft. Alle diese Einrichtungen verschiedenster Art dienen dazu, viel Zeit und viel menschliche Arbeitskraft durch mechanische Hülfsmittel und maschinellen Betrieb zu ersparen; Vereinfachung und Verbilligung der Transporte ist die Parole. Man sagt, es habe beispielsweise die Fracht von Conneaut nach Pittsburg zeitweise nur 5/10 Pf. pro Kilometer betragen gegen 2 4/10 Pf. für den Kilometer Erzfracht auf preußischen Staatsbahnen, wobei allerdings zu bedenken bleibt, daß eben die Trusts die in Betracht kommenden Bahnlinien besitzen oder doch kontrollieren.

Was ist das Ergebnis aus alle dem Gesagten? Doch dies: Obwohl für die Erze vielfach zweimalige Umladung von der Eisenbahn aufs Schiff und vice versa stattfinden muß und die Transporte eine enorme Entfernung zu überwinden haben, wird die Verarbeitung lohnend, weil

*) Die Angaben wurden einem im Jahrgang 1901 von „Stahl und Eisen" erschienenen Aufsatz entnommen.

die verschiedenen Verkehrsmittel gut ineinandergreifen, weil die aus der Transferierung entstehenden Reibungen auf ein Minimum reduziert sind, weil endlich der Gesamt-Frachtpreis sich verhältnismäßig niedrig stellt, letzteres dank dem mehr als 6/8 des Weges betragenden Wassertransport. Ob wohl irgendwo in Europa bei ähnlich weiten Entfernungen und ähnlichen Schwierigkeiten die Fabrikation noch möglich und die Industrie noch lebensfähig bleiben würde? Es darf billig bezweifelt werden.

Ich habe obige Verhältnisse etwas eingehender behandeln zu sollen geglaubt, einmal weil sie typisch sind für die Art des internen amerikanischen Verkehrs und dann, weil sie eine bedeutende Rolle bei der so hochwichtigen Eisen- und Stahlfabrikation spielen. Ich wende mich nun speziell dieser zu.

VI. Eisen- und Stahlerzeugung. Trusts.*)

Es ist viel — vielleicht zuviel — über die Riesentrusts gesprochen und geschrieben worden. Sie erscheinen aus der Ferne gesehen wie furchtbare, über das normale Maß weit hinaus gewachsene, alles bedrohende Giganten, aus der Nähe mehr als die natürlichen, gegebenen Kulminationspunkte der eigenartigen amerika-

*) Nicht ohne Interesse ist es zu beobachten, wie diese echt amerikanische Institution auch anderwärts Schule zu machen anfängt — so namentlich in England — wo u. a. große Färbervereine für Woll- und Baumwollenwaren, solche für Herstellung von Chemikalien, Nähmaschinen, Kammgarnspinnerei u. s. w. entstanden sind, die zum Teil über 100, ja bis 300 Firmen zählen und über Hunderte von Millionen verfügen.

nischen Betriebs- und Produktionsmethode. Das Geheimnis ihres Erfolges liegt doch im wesentlichen darin, daß sie eine zweckmäßige Konzentration der großen vorher divergierenden Kräfte bewirkten, und daß sie alle, aber auch alle für die Erzeugung erforderlichen Hülfsmittel in eigenen Besitz brachten, seien es nun Erz- und Kohlenlager, Kokes- und Kalkgruben, oder Eisenbahnen und Schiffe. Sie beherrschen also das Rohprodukt wie die Fabrikation, die Transportmittel, wie die Verwertung, die Verteilung wie den Absatz. Dadurch wird eine entsprechende Verringerung der Gestehungskosten möglich, und auf diese ist das Streben der Trusts ganz besonders gerichtet.

Das Hauptquartier der Steel Corporation, der mächtigsten dieser Associationen, befindet sich zu New-York in einem recht bezeichnend „the Empire“ genannten Kolossalgebäude gegenüber Wall Street. Hier im Mittelpunkt der eigentlichen Geschäftsstadt, dicht benachbart Rockefellers weltbekannter Standard Oil Company und in unmittelbarer Nähe des Banken- und Börsenquartiers thront im 18. Stockwerk der Generalgewaltige, der Manager des größten Geschäftsbetriebes beider Hemisphären, der Führer einer Armee von 600 000 Angestellten und Arbeitern und Beherrscher eines Reiches von 400 Faktoreien, von Kohlenminen im Wert von 600 Millionen, von Transportmitteln im Wert von 360 Millionen Mark, von über 200 Dampfern, von großen Eisenbahnlinien, Hochöfen, Erzhütten u. s. w. — Präsident Charles M. Schwab. Jetzt im 41. Jahre stehend, in einer katholischen

Schule Pennsylvaniens erzogen, hat er mit Nichts als simpler Tagearbeiter begonnen, um dann alle Stufen der gewerblichen Betätigung von der untersten bis zur obersten durchzumachen. Also im eminenten Sinn ein Mann des praktischen Lebens! Er ist umgeben von dem „executive comittee“, d. h. einer Anzahl Männer, welche ausnahmslos schon in den obersten leitenden Stellungen bei den verschiedensten industriellen Etablissements tätig gewesen sind und als die besten Köpfe und zähesten Arbeiter ihrer Branche gelten können. Als Beirat fungiert ferner der von den einzelnen Interessenten bezw. Gesellschaften gewählte „board of directors“, in welchem jede der großen angeschlossenen Kompagnien ihre Vertreter hat. Ein Hauptunterschied dieser Riesenunternehmungen von denen unseres Kontinentes ist wohl darin zu suchen, daß die finanziellen und die eigentlich industriell technischen Interessen aufs allerengste mit einander verflochten sind. Daher erscheint denn auch ein Großfinanzier, ein Börsenmann von der Wallstreet — P. Morgan — als die Seele der Trusts und leitet den bedeutendsten derselben durch eben den Mr. C. Schwab nach finanziellen Gesichtspunkten. Solch enge Verquickung von Großfinanz und Industrie ist bei uns unbekannt und vielleicht undurchführbar.

In der Steel Corporation sind zehn der bedeutendsten amerikanischen Associationen vereinigt, deren mächtigste vorher schon über ein Kapital von 160 Millionen Dollars, die kleinste über ein solches von 30 Millionen verfügte. Die Steel Corporation ist nun mit insgesamt 1 Milliarde und 100 Millionen fundiert. Nachdem es einmal — wohl nicht ohne Anwendung eines starken finanziellen

Drucks — gelungen war, die Carnegie Company, „the greatest steel makers of the world" — zum Anschluß zu bewegen, eine Gesellschaft, die allein einige 20 Unterverbände zählte, konnte, dank der rastlosen Energie P. Morgans, das Riesenwerk der Organisation des Trust, welches Ausgang 1900 begonnen war, schon im April 1901 als beendet gelten. Mit einer Einfluß- und Besitzsphäre, die von Duluth und Chicago, also dem Seengebiet im Westen über Pittsburg bis New-York und zum Atlantik im Osten reicht, basiert auf ein kolossales Eigentum an Minen und industriellen Etablissements aller Art, im Besitz einer ganzen Flotte von Erzschiffen u. s. w. und mehrerer wichtiger Eisenbahnlinien, nach eigener Angabe des Mr. Schwab vor der Industrial commission etwa 60 bis 70 pCt. der gesamten amerikanischen Stahlproduktion kontrollierend, scheint diese Steel Corporation dauerhaft und unerschütterlich zu sein. Ob sie es in Wirklichkeit ist? Es bleibt immer zu bedenken, daß auch das Risiko eines solchen Unternehmens ins Riesenhafte wächst; daß es nicht an mächtigen Konkurrenten fehlt,*) die nur auf die Gelegenheit warten, zum Gegenschlage auszuholen; daß die Geschäftsunkosten — namentlich die hohen Arbeitslöhne — bei wankender Konjunktur den

*) Mehrere der größten Stahl- und Eisenwerke, so namentlich Jones & Laughters in Pittsburg und die Etablissements im Süden und Westen der Union haben sich von der Corporation unabhängig gehalten. Auch sind s. Z. Nachrichten über eine andere gewaltige Fusion in die Presse gelangt, welche die Pennsylvania und die Ohio—Baltimore Railroad, sowie die sehr starke Cambria Steel Co. nebst einigen kleineren Gesellschaften umfassen sollte — also ein Gegenzug! Es ist dem Schreiber dieses nicht bekannt, ob sie zu stande gekommen sein mag.

allerschärfsten Druck ausüben müssen; daß endlich die Prosperität solcher Massenproduktion wesentlich von der Aufnahmefähigkeit des eigenen Landes abhängt. Das Alles zusammengenommen läßt es fraglich erscheinen, ob die Fundamente des Wunderwerks sich auch dann als haltbar erweisen werden, wenn einmal Übersättigung des heimischen Marktes eintritt und man gezwungen ist, den Überschuß mit Schaden ins Ausland zu werfen. Man darf in letzterer Hinsicht nicht aus den Augen verlieren, daß drüben im Grunde nur diejenigen Artikel, bei welchen der Arbeitslohn keinen besonders wichtigen Faktor ausmacht, einen lohnenden Export im großen Stil gestatten, also z. B. Schienen und Knüppel, nicht aber Weißblech und dergl. Um dieser hohen Arbeitslöhne*) willen wird das Streben des Trusts auch immer darauf gerichtet sein müssen, den Schutzzoll in seiner bisherigen Höhe zu erhalten. Ohne ihn — kein Trust. Das haben die Leiter der Steel Corporation — die Herren Schwab, Gary 2c. — denn auch mit voller Offenheit vor der obengenannten commission bekundet. — Daß aber die Ausfuhr bezw. der erfolgreiche Wettbewerb mit Europa auch noch an andere Bedingungen geknüpft ist, geht aus folgender Aussage des Trustpräsidenten hervor: „der Hauptmangel des Exportgeschäfts ist das Fehlen einer amerikanischen Schiffahrt. Es kostet mehr, eine Tonne Knüppel oder Schienen von Pittsburg nach Europa zu schaffen, als es den Pittsburger Fabriken kostet, eine Tonne Stahl aus

*) In den Homestead-Stahlwerken war im letzten Jahr der Durchschnittslohn aller Arbeiter 4 $ den Tag. Der niedrigste Lohnsatz überhaupt betrug 1½ $ — für einfache Tagelöhner.

Roheisen herzustellen". Das macht das Drängen nach einer eigenen Handelsflotte und nach Schiffahrtsubsidien erklärlich. Das gibt auch den Schlüssel für die weitreichenden und kostspieligen Aktionen des Herrn P. Morgan, der ganze englische Dampferlinien durch Ankauf den Zielen und Zwecken der Corporation dienstbar macht.*)

Nun kommt für die Beurteilung der Stabilität solcher Riesenunternehmen Eins noch wesentlich in Betracht, eines jener Imponderabilien, deren Gewicht namentlich in Zeiten rückgängiger Konjunktur und wankenden Vertrauens ausschlaggebend werden kann: das ist die Unbeliebtheit, denen sie begegnen. Mag es Geschäftsneid und Mißgunst, oder mag es eine aus ernster, gewissenhafter Beobachtung der kommerziellen und sozialen Konsequenzen erwachsene Gegnerschaft sein —, soviel ist gewiß, es regt sich in breiten Schichten eine heftige Opposition gegen die Trusts, und sie finden die erbittertsten Widersacher in allen Klassen des Volks.**) Hat man doch auch

*) Es wurde schon an anderer Stelle darauf hingewiesen, wie ungenügend die große Schiffahrt der Amerikaner bisher entwickelt ist. Von deren Gesamtaußenhandel, der im Etatsjahre 1900/01 einen Wert von 2310 Millionen Dollars erreichte, entfallen 2132 Millionen auf den Seehandel. Aber nur 8 pCt. dieser Waaren — nämlich für 174½ Millionen Dollars — wurden auf amerikanischen Schiffen befördert. — Am Handel nach Europa, der ⅔ des Gesamthandels der Vereinigten Staaten ausmachte, war die amerikanische Flagge sogar nur mit 2,4 pCt. beteiligt.

**) Beweis hierfür die programmatischen Wahlkundgebungen der verschiedensten Parteien. In der Platform of the Democratic party von 1900 heißt es: „We pledge the Democratic party to an unceasing warfare in nation, State and city against private monopoly in every form. Existing laws against trusts must be enforced and more stringent ones must be enacted" u. s. f. In der Platform of the Peoples Party (fusionists): „Trusts the overshadowing evil of the age . . . . The one remedy for the trusts is that the owner-

die Gesetzgebung in Bewegung gesetzt, um sie in Schranken zu halten, und ihre Weiterentwickelung vielfach als eine nationale Gefahr hingestellt. In der That: sie sind ein Staat im Staat; denn der Einfluß eines Kapitals von über einer Milliarde kommt fast einem Monopol über den wichtigsten Industrieartikel Amerikas gleich. Bezeichnend ist es, daß der Präsident Roosevelt selbst sich kürzlich zwar dahin geäußert hat, die meisten der gegen die Trusts gerichteten Angriffe seien übertrieben und nicht gerechtfertigt, daß er aber im selben Atem eine wirksame Aufsicht und Kontrolle des Staates über sie für erwünscht und notwendig erklärte. Man scheint also auch im weißen Haus ihren Einfluß auf die allgemeine Entwickelung der öffentlichen Dinge nicht zu unterschätzen. Man wagt es aber doch nicht, sie fest anzufassen, um nicht den inneren Krieg mit einer Großmacht zu entfesseln, den man vielleicht mehr fürchtet als einen solchen nach außen hin — und das mit Recht!

Auf der anderen Seite sind die Leute, die an der

ship and controll be assumed and exercised by the people.“ In der Platform of the Silver Republican party: „Combinations, trusts and monopolies . . . are unjust, unlawfull and oppressive.“ Sogar die Platform der herrschenden republikanischen Partei konnte sich der wachsenden Strömung nicht entziehen. Sie besagt: „We recognize the necessity and propriety of the honest cooperation of capital . . . but we condemn all conspiracies and combinations intended to restrict business, to create monopolies or control prices and favor such legislation as will effectively restrain and prevent all such abuses.“ Das ist bezeichnend für eine Partei, durch deren extreme Schutzzollpolitik die Trusts großgezogen sind. Nachdem letztere nun auch begonnen haben, das Gebiet der unentbehrlichen Volksnahrungsmittel — wie Fleisch und Mehl — für sich zu erobern, wächst ihre Unbeliebtheit und wird für sie selbst bedrohlich. Hier liegt eine Gefahr. Die neuesten Strikebewegungen haben das bestätigt.

Spitze der Korporation stehen, doch klug genug, sich zu sagen, daß es an dem Tage mit ihrer Herrlichkeit aus sein würde, an dem sie den Bogen überspannten, die Preise gar zu sehr in die Höhe trieben oder die Löhne drücken wollten. Ihr ganzes Mühen und Arbeiten geht vielmehr vor allem auf tunlichste Erniederung der Produktionskosten, um gleichzeitig das kaufende Publikum durch einigermaßen angemessene Preise bei guter Laune erhalten und jeder Konkurrenz die Spitze bieten zu können. Daß sie durch Vereinheitlichung des ganzen Betriebes und durch maschinelle Vervollkommnungen diesem Ziel so nahe kommen werden, wie das überhaupt nur möglich ist, dafür bürgt die amerikanische Energie und Findigkeit, darüber kann kein Zweifel sein. In der Schärfe des Wettkampfes um Herabsetzung der Gestehungskosten und in der Schwierigkeit, diesen Wettkampf unter den heutigen Inlandsverhältnissen siegreich zu bestehen, liegt denn auch wohl die stärkste Gefahr für unsere europäische, speziell für unsere deutsche Manufaktur. Diese Gefahr verstärkt sich zusehends in dem Maße, als die Transportsätze für Land- und Seefrachten verringert werden. Man ist ja gerade jetzt drüben an der Arbeit, die Kontrolle auch über die Seefrachten in die Hand zu bekommen. Indem man dort neuerdings erfolgreich bemüht ist, fremde Schiffslinien aufzukaufen*) und sie geschäftlich dem Stahltrust dienstbar zu machen, fügt man wieder ein wichtiges Glied zu der Kette, die eisern, kom-

*) Der Rückgang der „großen Schiffahrt" und dessen Einfluß auf den Handel wird drüben schmerzlich empfunden, wie das auch die Verhandlungen über die Schiffssubventionsbill lehren. Noch 1860 machte die Tonnenzahl amerikanischer Schiffe im Gesamtaußenhandel des Landes

pakt und geschlossen von den Erzlagern westlich der großen Seen über das weite amerikanische Produktions- und Konsumtionsgebiet hinüber bis auf die europäischen Märkte reichen soll. Noch sind diese nicht direkt bedroht. So lange die Nachfrage innerhalb des Gebietes der Vereinigten Staaten wie bisher wächst und das Angebot übersteigt, werden die Trusts in der Hauptsache genug zu tun haben, den gewaltigen heimischen Bedarf zu befriedigen. Sie werden in solchen Zeiten nur gerade soviel exportieren, um die Verbindung mit den ausländischen Märkten und Konsumenten nicht zu verlieren. Anders aber, wenn die Aufnahmefähigkeit des Inlands sinkt, wenn der Beharrungszustand erreicht wird, oder gar Übersättigung und Unlust eintritt. In diesem Falle werden ohne Zweifel Massen überschüssiger Produkte ins Ausland geworfen werden, selbst mit Verlust, nur um die ungeheuren Werke nicht stillstehen zu lassen und den Betrieb nicht einschränken zu müssen. Wir in Europa und speziell in Deutschland haben also eigentlich vom wirtschaftlichen Standpunkt aus nur zu wünschen, daß die Prosperität drüben recht lange anhält, damit die Produktion der Hauptsache nach im Lande selbst konsumiert wird. Denn wenn der Amerikaner durch die Ungunst der Konjunktur einmal genötigt werden sollte, den europäischen Markt mit seinem Überschuß systematisch zu überfluten, um ihn nur los zu werden, einerlei, ob lohnend oder unlohnend —,

35 pCt. aus, jetzt ist sie auf 10 pCt. gesunken. Auch in den letzten zwei Dezennien hielt dieser Rückschritt an: 1880 waren 1 350 000 tons, 1900 nur 826 000 tons auf amerikanischen Schiffen im Außenhandel registriert. Letztere Zahl wird fast um das Doppelte von der Tonnage der Fahrzeuge auf den großen Seen übertroffen.

dürfte für unsere Industrie eine ebenso harte Zeit anbrechen, wie sie unsere Landwirtschaft infolge billigerer ausländischer Konkurrenzware schon seit Jahren durchzumachen hat. Es wird alles darauf ankommen, daß wir einem solchen Ereignis — und einmal wird und muß es eintreten — nicht ungerüstet gegenüberstehen.

VII. Wirtschaftliche Lage.

Die Amerikaner neigen nun zwar der Ansicht zu, daß sie Katastrophen finanzieller Art — wie solche etwa das Jahr 1893 mit sich brachte — kaum mehr zu fürchten hätten, weil der allgemeine Wohlstand in den letzten Jahren eminent gewachsen und speziell ihre Industrie auf viel breiterer und sichererer Grundlage aufgebaut sei als damals. Für den, der diesem Gedankengang und seiner Begründung nachgehen will, sei auf die einschlägigen Veröffentlichungen in der „North American Review“, Jahrgang 1901 verwiesen, namentlich auf den interessanten Aufsatz: Business situation in the United States by Ch. R. Flint.*) Dort wird u. A. auch darauf hingewiesen, daß Europa allmählich wirtschaftlich viel abhängiger von den Vereinigten Staaten werde, als dies umgekehrt der Fall sei. Nordamerika habe in 1900 die europäischen Märkte

*) Es heißt da u. A.: „The good time we are now enjoying will last longer than any period of prosperity heretofore known in America. It can not fail to be otherwise with the great balance of trade in our favour, with our great accumulated wealth and with the rapidly growing development of our vast resources. Long after all the other nations are in the throes of hard times, prosperity will continue here. Whereas in the past the United States was among the first to be afflicted by the cycles of contraction, the will in the future be among the last to be affected.“

mit Waren im Werte von 1 Milliarde 111 Millionen Dollars versorgt, während es nur für 439 Millionen Dollars von diesseits bezogen habe.*) Dies gebe den Vereinigten Staaten Europa gegenüber eine Aktivbilanz von 672 Millionen Dollars. Was aber wichtiger als diese Zahlen, das sei der Umstand, daß alle von ihnen gelieferten Waren für die Länder des alten Kontinents zu den unentbehrlichen gehörten, während die Amerikaner von diesen nur Luxusgegenstände einkauften, die man — wenn Not am Mann — sehr wohl entbehren könne. Darin liegt leider etwas Wahres trotz arger Übertreibung. Übertreibung insofern, als die Unentbehrlichkeit sich im wesentlichen auf Baumwolle und allenfalls auf denjengen Teil von Korn und Petroleum bezieht, den Europa zur Zeit nicht in der für seinen Konsum genügenden Quantität zu produzieren oder mit Nutzen anderswoher zu beziehen vermag. Wenn aber weiterhin aus jenem Exportüberschuß eine fundamentale wirtschaftliche Überlegenheit Amerikas gefolgert wird, so muß dahinter doch ein Fragezeichen gesetzt werden. Denn so glänzend auch seine augenblickliche Situation sein mag — und der Ausblick auf die zukünftige Entwickelung des pazifischen Handels verstärkt diesen günstigen Eindruck noch —, so kommt doch eben alles darauf an, ob das herrschende System der maßlosen Kapitalanhäufung, des Ausschlusses fremder Waren, das System künstlicher Hochhaltung der Preise im Inland, Aufsaugens der kleineren und mittleren Betriebe, absoluter Beherrschung der Produktion und Monopolisierung aller Verkehrsmittel auch auf die Dauer standhalten wird.

*) Richtiger: 1 Milliarde 116 Millionen bezw. 441 Millionen. D. V.

Die aktive Handelsbilanz*) erlaubt an sich noch keineswegs den Schluß, daß die Vereinigten Staaten der ausschlaggebende Faktor im Welthandel seien, wie Flint meint.**) Soweit sind die Dinge denn doch nicht vorgeschritten. Noch steht bezüglich des Gesamtwertes seines Außenhandels England weitaus an erster, Deutschland an zweiter, die United States stehen erst an dritter Stelle der Handel treibenden Nationen.***) Der Gesamtaußenhandel Europas beziffert sich auf mehr als das Sechsfache dessen unserer transatlantischen Vettern. Somit hat es bis zur wirtschaftlichen Weltherrschaft der Amerikaner, vor der manchem Deutschen gruselt, und von der die gelbe Presse drüben gern faselt, gottlob zur Zeit noch gute Wege. Aber eine viel wichtigere, eine Lebensfrage speziell für uns Deutsche ist die, ob wir die Mittel in der Hand haben, auf die Dauer mit ihnen zu konkurrieren. Meine Ansicht ist die: wir haben sie, wenn wir wollen; aber wir müssen auch wollen und zwar sehr ernstlich wollen. Die Zersplitterung unserer wirtschaftlichen Kräfte muß den gemeinsamen Konkurrenten gegenüber aufhören. Diese Zersplitterung ist einmal durch jene unsichtbaren

*) Die gepriesene aktive Bilanz ging übrigens im ersten Halbjahr 1902 gegen das Vorjahr von 67 pCt. auf 40 pCt. herab, da die Einfuhr sich um 95 Millionen Mark vermehrte, die Ausfuhr aber um volle 350 Millionen verminderte. Die Einfuhr Deutschlands stieg in der gleichen Zeit um 100 Millionen, die Ausfuhr um 150 Millionen Mark.

**) So our decks are clear and we can safely steer our course, the controlling factor in the worlds commerce. (Flint.)

***) Im ersten Halbjahr 1902 bezifferte sich der Gesamtaußenhandel Englands auf 8134, der Deutschlands auf 5029, der der Vereinigten Staaten auf 4595 Millionen Mark. Letzterer ging um 255 Millionen gegen das erste Halbjahr 1901 zurück!

Verkehrsbarrieren hervorgerufen, welche zwischen den deutschen Einzelstaaten errichtet sind, und welche es weder gestatten, stets den kürzesten, noch stets den billigsten Weg für den Warentransport zu wählen. Immer wieder stellen sich die finanziellen Interessen der Einzelstaaten dem entgegen und man ist seitens derselben sorgsam bemüht, den Verkehrsstrom, wenn auch künstlich und auf Umwegen, von des Nachbarn Land ab- und dem eigenen Gebiete zuzulocken; so namentlich in Süddeutschland. Trotz aller und aller Schwierigkeiten muß also durchaus, wenn auch schrittweise, dem Ziel einer wirklichen Einheitlichkeit im Reichseisenbahnwesen zugestrebt werden.

Das zweite Hindernis für gemeinsames Streben ist die Zerfahrenheit der öffentlichen Meinung bezüglich der Weiterentwickelung unserer Verkehrsmittel. Und diese Zerfahrenheit ist zur Zeit so groß, eine Besserung so wenig aussichtsvoll, daß meines Erachtens die wahre Gefahr materiellen Rückgangs nicht sowohl in dem sieghaften Wettbewerb des Auslandes, als bei uns selbst liegt. Es handelt sich ja leider schon lange nicht mehr in erster Linie um den Ausbau unserer Wasserstraßen und um die Wege, welche man weiterhin in der Entfaltung unseres Wirtschaftslebens gehen soll, sondern zumeist um politische Kraftproben. Aber — und das ist ein Glück — Amerika wird uns immer wieder auf die Hauptfrage zurückdrängen, auf die Frage, ob wir wirklich für jetzt und alle Zukunft den Eisenbahnen ein ausschließliches Verkehrs- und Tarifmonopol in die Hand geben wollen, d. h. wie die Dinge einmal bei uns liegen, das Recht, den nahezu entscheidenden Faktor für die Höhe der Gestehungskosten

und für die Preisgestaltung der Ware zu bilden. Ist dies wirklich das, was die Begründer des Staatseisenbahnsystems bezweckten? War das jenes von Bismarck angestrebte Ideal einheitlicher Verkehrszustände? Oder ist es nur durch eine totale Verschiebung der Verhältnisse soweit gekommen? Es sind ernste Fragen und um so ernster, als wie gesagt damit die der Konkurrenzfähigkeit der deutschen Produktion eng zusammenhängt. Ich möchte das an einem einzelnen Beispiel erläutern, um nicht der Übertreibung geziehen zu werden:

Der Metallgehalt unserer Erze reicht kaum an die Hälfte desjenigen der amerikanischen heran; die Gewinnungskosten für unsere Steinkohle stellen sich in allen drei Hauptbecken, dem schlesischen, dem an der Saar, dem Ruhrkohlengebiet ungleich höher, als drüben; die Kosten für Umladung und Entleerung der Eisenbahnwaggons und Schiffe werden bei uns nicht in dem Maße wie drüben durch zweckmäßige maschinelle Einrichtungen verringert, auch der Zeitverlust ist größer; die einzelnen Transportgefäße — Waggons bezw. Schiffe — sind nicht eigens für Erztransport gebaut, haben auch nicht den Fassungsraum; sie sind nicht Eigentum der Produzenten, so wenig wie die Bahnlinien. Das alles verteuert den Betrieb, und wir werden kaum in der Lage sein, in absehbarer Zeit daran etwas zu ändern. Nun aber die Hauptsache: Die Frachten stehen im allgemeinen in Deutschland weit höher; desgleichen die Generalkosten, weil die Betriebe viel kleiner sind und die Betriebsmittel nicht einheitlich von einer Stelle aus kontrolliert werden; andererseits sind die Frachten für Überseetransporte von

Jahr zu Jahr gesunken. So lange wir es nun nur mit dem Innen-Wettbewerb zwischen Deutschen und Deutschen zu tun haben, hat das alles nicht so viel zu sagen. Da mag die Vielgestaltigkeit unseres Tarifwesens am Platz sein, um jedem das Seine zu geben. Auch in der Konkurrenz mit den Werken anderer Europäischer Staaten mag unser heutiges Tarifsystem genügen. Es genügt sicher nicht, wenn jener vorhin schon erwähnte Fall eintritt, daß die Amerikaner sich mit aller Kraft auf den deutschen Markt werfen, oder was wahrscheinlicher, uns von den fremden Märkten zu verdrängen suchen. Wenn bis dahin unsere internen Frachtraten und wenn die Gestehungskosten im allgemeinen nicht wesentlich vermindert sein sollten, derart, daß dadurch ein Ausgleich gegen die oben angeführten enormen Vorteile amerikanischer Erzerzeugung geschaffen ist, wird es zu spät sein. Man kann von den preußischen Staatsbahnen nicht verlangen, daß sie dann plötzlich durch eine allgemeine und starke Herabsetzung der Gütertarife diesen Ausgleich herbeiführen.

Ganz ähnlich wie bezüglich der Kohlen, Erze u. s. w. liegt es mit der Konkurrenz in landwirtschaftlichen Produkten. So lange drüben der Transport für 100 engl. Pfund Weizen von Chicago bis New-York, d. h. für eine Entfernung von über 1500 km nicht viel mehr als 40 Pfennige kostet und wir dem nichts als unsere teueren Eisenbahnfrachten entgegenzustellen haben, wird uns aller Zoll wenig helfen. Wo liegt also die Hülfe? Doch darin, daß man bei Zeiten die Mittel und Möglichkeiten der Güterbewegung vervielfältigt; daß man eine ver-

nünftige, vom Staat überwachte und kontrollierte Konkurrenz derselben hervorruft; daß dadurch Schritt für Schritt und auf ganz natürlichem Wege — ohne equilibristische Kunststücke des Gesetzgebers bezüglich ausgleichender Maßnahmen in der Tarifierung — einerseits die Transportspesen vermindert, andererseits die Verkehrsradien erweitert, die Verkehrsquanten vermehrt werden. Es müßte wunderbar und allen sonstigen Erfahrungen entgegengesetzt zugehen, wenn dabei am letzten Ende der Staat finanziellen Schaden leiden sollte. Er verliert damit auch keineswegs seinen Einfluß auf die weitere Entwickelung, oder die Kontrolle über das Tarifwesen. Den kontrollierenden Einfluß wird er kraft seiner Eigenschaft als Beherrscher des gesamten Eisenbahnnetzes und als einziger wirklicher Großunternehmer überhaupt nicht einbüßen können. Die angebliche Schwächung ist nur eine fable convenue. Der Staat unterwirft sich allein den Gesetzen natürlicher Fortentwickelung und handelt zu seinem eigenen Besten, wenn er den Eisenbahnen die Wasserstraßen völlig ebenbürtig und als gleichberechtigte Diener des allgemeinen Warenaustausches an die Seite stellt. Die Zukunft weist gebieterisch auf solche Verkehrspolitik hin, die bei genügender staatlicher Einwirkung und Überwachung und bei Einheitlichkeit in der obersten Leitung des Betriebes doch das freie Spiel der Kräfte und einen legalen Wettkampf der diversen Transportmittel zuläßt. Anders werden wir das Übergewicht solcher Länder nie zerstören können, in welchen eine überquellende, alle Schranken durchbrechende Produktionskraft durch die Möglichkeit unterstützt wird, das Erzeugte

zu denkbar billigsten Sätzen in ferne Welten zu tragen. Und zwar aus dem einfachen Grunde nicht, weil wir, allein auf unsere Eisenbahnen angewiesen, niemals zu so billigen Sätzen die Waren zu fahren imstande sein werden, wie drüben. Denn wir fahren immer und überall als schweren, teueren Ballast die Rücksicht auf unser Staatsbudget mit. Derartiger Wettlauf eines Sackträgers mit einem Schnellläufer verspricht wenig Chancen. Man entlaste uns also! Und auch das will beherzigt sein: ein aufblühendes, reiche Entwickelung versprechendes Wirtschaftsleben wie das amerikanische hat eine unglaubliche Anziehungskraft für das Kapital, für die Intelligenz, für die Unternehmungslust der Menschen. Mit jedem Tausend europäischer Einwanderer, mit jeder Million englischen oder anderen Geldes, die in amerikanischen Werten investiert wird, wächst drüben die Macht. Jeder dieser Faktoren hat Zeugungskraft, hat die Fähigkeit, sich zu vervielfältigen. In dem amerikanischen Leben scheint etwas zu liegen, was diese Fähigkeit giebt, selbst da, wo sie vorher nicht vorhanden war. Es steckt da ein gut Teil von der Expansionslust ungebrochener Naturen: dem Boden ist sie eigen, den Bewohnern, ihren Unternehmungen und Entwürfen! Wir werden gut tun, diesen Menschen und Dingen nicht bloß mit erhöhten Zollsätzen entgegenzutreten. Das ist ein Rüstzeug im Kampf, aber eben nur eins, vielleicht nicht einmal das wichtigste. Es muß — wie ich oben zu beweisen suchte — durch eine richtige Verkehrspolitik ergänzt werden.

VIII. Kanäle und Großschiffahrtswege.

Dies führt mich zu einem Blick auf die Entwickelung der amerikanischen Wasserstraßen. Es gibt vielleicht kein Land, das von der Natur in dieser Beziehung so sehr begünstigt wäre. Man braucht nur den Blick auf die Riesenstromläufe des Mississippi, Ohio und Missouri, auf das gewaltige Seensystem im Norden und auf die reiche Küstengliederung des Atlantischen Ozeans mit seinen zahlreichen Küstenflüssen hin zu richten, um sich davon zu überzeugen. Daß dieses Netz natürlicher Wasserstraßen die Aufschließung des Landes und seine Kultivierung außerordentlich gefördert hat, steht außer Zweifel. Sie werden ergänzt und untereinander verbunden durch zahlreiche Kanäle, deren Bau der Hauptsache nach in die Zeit von 1820 bis 1850, also in die Ära vor dem Ausbau der Schienenwege, fällt. Den damaligen Verkehrsverhältnissen und der Größe der damaligen Transportgefäße angepaßt, mußten sie in den Hintergrund treten als die mächtige Entfaltung der Eisenbahnen begann: sie konnten in ihren kleinen Dimensionen und mit der verhältnismäßig geringen Aufnahmefähigkeit ihrer Fahrzeuge mit diesen in keiner Weise wetteifern. — Das scheint denen Recht zu geben, welche Kanäle überhaupt zum alten Eisen geworfen zu sehen wünschen. Ich sage: es scheint so. Und in der Tat haben Kanäle in einem Lande, wo durch den freien Wettbewerb der Eisenbahnen und durch eine Anzahl anderer Umstände die Frachtraten ohnehin auf ein Minimum herabgedrückt sind, bei weitem nicht die volkswirtschaftliche Bedeutung,

wie etwa bei uns.*) Wenn nun trotzdem in neuester Zeit wieder sehr ernste Bestrebungen hervorgetreten sind, gerade die bedeutendste der künstlichen Wasserstraßen — den Erie-Kanal — mit großen Opfern auf die Höhe der Leistungsfähigkeit zu bringen, so liefert das den Beweis, daß der praktische Yankee meint, man könne doch unter Umständen noch billigere Transportmittel finden, als sie selbst durch die amerikanischen Schienenwege geboten sind. Der genannte Kanal verbindet bekanntlich den Erie-See mit dem Hudson und stellt dadurch einen Wasserweg zwischen dem reichsten Produktionsgebiet, dem der Seen, und dem größten Industrie- und Konsumtionsgebiet, dem von New-York und Umgegend her. Neben ihm her läuft die viergleisige New-York Central and Hudson River Railroad, eine der mächtigsten und bestfundierten Bahnen der Vereinigten Staaten — eine Konkurrentin, wie man sie nicht stärker denken kann, ausgerüstet mit den modernsten Beförderungsmitteln und einem kolossalen Transportmaterial. Außerdem konkurrieren auch noch andere Linien. Der Kanal, ursprünglich nur in sehr bescheidenen Dimensionen gebaut, wie es die zwanziger Jahre mit sich brachten, war späterhin mehrfach erweitert

---

*) Im Jahre 1899 wurden auf den Kanälen des in der Wasserwirtschaft vorgeschrittensten Staates New-York 3 686 051 Tonnen Fracht befördert; davon 2 425 292 nach Osten und 1 260 759 nach Westen. Das sind kaum 5 pCt. des Gesamtverkehrs, während dieselben Kanäle im Jahre 1860 65 pCt., 1870 noch 35 pCt. und 1880 21 pCt. desselben befördert hatten. Ihre höchste absolute Fracht-Tonnenzahl haben sie 1880 mit 6 457 656 t erreicht. Interesse bietet es, daß auch auf den Eisenbahnen der Frachtverkehr in östlicher Richtung viel umfangreicher ist, als der in westlicher, z. B. war das bezügliche Verhältnis auf der New-York Central & Hudson River Railroad im Jahre 1899 wie 6,4 : 1.

und vertieft worden, so daß er zuletzt eine Wassertiefe von 2,1 m aufwies und für Schiffe von 225 t ausreichte. Es erwies sich indes, daß er auch bei solchen Verhältnissen auf die Dauer den Wettbewerb mit jener erstklassigen Eisenbahn nicht werde aufnehmen können. Man stand also vor der wichtigen Frage: aufgeben oder umbauen, und wenn letzteres, in welchen Dimensionen? Der Staat New-York als Eigentümer hat sich nun, und das ist meines Erachtens für alle ähnlichen Fälle lehrreich, im Jahre 1895 für den Umbau entschieden, obgleich die Eisenbahnfrachttarife inzwischen schon auf 0,72 cents per ton mile für diese Verkehrsrelation gesunken waren, und obgleich von interessierter Seite eine überaus lebhafte Opposition gegen diesen Beschluß entfaltet wurde. In den nächsten Jahren haben verschiedene Kommissionen emsig an der Ausarbeitung von Entwürfen und Kostenberechnungen gearbeitet, namentlich um der Frage auf den Grund zu gehen, ob man etwa gut täte, den neuen Tiefwasserweg gleich für direkte Ozeandampfer-Verbindung zwischen den großen Seen und dem Atlantik auszubauen, um dadurch die Getreidetransporte vom St. Lorenz bezw. Montreal ab- und nach New-York hinzulenken. Die Meinungen waren gerade bezüglich dieses Punktes sehr geteilt. Endlich am 8. März 1899 setzte der damalige Gouverneur des Staates New-York, Theodore Roosevelt, der jetzige Präsident, einen aus den hervorragendsten Ingenieuren und Sachverständigen Amerikas gebildeten, nach jeder Richtung vollkommen unparteiischen Ausschuß ein, um definitive Vorschläge zu machen. Der Bericht dieses Ausschusses, welcher im Januar 1900 veröffentlicht wurde,

zeichnet sich durch eine seltene Klarheit, Präzision und Offenheit aus; er ist auf ein sehr umfassendes Material gestützt und bietet eine überaus anziehende Lektüre, deren Studium dringend zu empfehlen ist.*) Ich kann es mir nicht versagen, wenigstens Einiges daraus mitzuteilen, was ein helles Licht wirft auf den wirtschaftlichen Wert und die Ertragsfähigkeit künstlicher Wasserstraßen und zwar solcher, welche unter denkbar schärfster Konkurrenz anderer hochmoderner Verkehrsmittel stehen.

Der Bericht sagt: „Die unschätzbaren Vorteile, welche der Erie-Kanal in vergangenen Zeiten gewährt hat, werden von niemand bestritten. Ihm mehr als irgend einem anderen Faktor ist das phänomenale Wachstum und die wirtschaftliche Überlegenheit der Stadt und des Staates New-York zu verdanken. Er öffnete den fernen Westen der Besiedelung und brachte dafür seine Produkte auf der günstigsten Linie zu uns. Die Abgaben auf diesem Wasserweg**) haben die Ausgaben für Bau, Unterhaltung und Betrieb mehr als eingebracht. Obendrein hat er mehr als 360 Millionen Dollars an Fracht-

*) Auch die Verhältnisse der hauptsächlichsten europäischen Länder, die eines der Mitglieder eigens zu dem Zweck bereist hat, sind darin zum Vergleich herangezogen. — Dem aus 7 Mitgliedern bestehenden Komitee gehörte u. A. der State Engineer and Surveyor und der Superintendent of Public Works an. Chairman war General Francis V. Greene.

**) Die Abgaben wurden im Jahre 1882 aufgehoben. Sie hatten von 1825 bis dahin an Einnahme rund 121½ Millionen Dollars ergeben. Die Ausgaben für Bau, Unterhaltung und Betrieb beziffern sich auf 79 Millionen, der Überschuß auf 42½ Millionen. Von 1882 bis 1898 sind weitere 15 Millionen an Ausgaben aufgewendet worden! Der Überschuß, abgesehen von den Zinsen des aufgewendeten Kapitals, betrug gegen Ende des Jahrhunderts also immer noch 27½ Millionen Dollars.

beträgen innerhalb der Grenzen des Staates erzielt, und der Umsatz dieses Betrages längs der Kanallinie hat die großen Binnenstädte von Buffalo bis hin nach Albany entstehen lassen, eine zusammenhängende Kette von Handelszentren, die in keinem anderen Staate ihresgleichen findet. Das Wachstum dieser Städte führte dann wiederum zu dem Bau von Eisenbahnen parallel dem Kanal, und letztere haben durch Konsolidation und geschickte Leitung schrittweise die Transportkosten im Laufe der letzten 30 Jahre von durchschnittlich 2 cents per ton mile auf etwa 6 mille per ton mile reduziert. Niemand bestreitet diese ins Auge fallenden Tatsachen; aber die Frage, welche uns jetzt entgegentritt ist die, ob die Eisenbahnen mit ihrem mächtigen Kapital, der raffinierten Art ihres Betriebes, ihrer dauerhaften Schienenbettung, ihren starken Lokomotiven, vergrößerten Waggons, erhöhten Zugbelastung, ihrer bedeutenderen Geschwindigkeit und Sicherheit der Lieferungsfristen jetzt oder in nächster Zukunft imstande sein werden, die Transportkosten unter diejenigen herabzudrücken, welche für Kanäle möglich sind. Wenn sie das können, ist es zweifellos unklug und unrätlich, öffentliches Geld noch irgend weiter für eine Transportmethode aufzuwenden, die trotz ihrer Bedeutung in der Vergangenheit doch nicht zum Wettbewerb mit anderen und verbesserten Methoden geeignet sein würde. Die Entscheidung gerade dieser Frage scheint uns die Grundlage für die Lösung des Kanalproblems bilden zu müssen, und ihr haben wir daher die äußerste Beachtung geschenkt."

Das Gutachten geht dann weiter auf die derzeitige

und für absehbare Zeit wahrscheinliche Entwickelung der Tarife ein und kommt auf Grund von eingeforderten Angaben der bedeutendsten „railway managers“ sowie genauer Berechnungen zu dem wichtigen Resultat: daß die amerikanischen Eisenbahnfrachten keine wesentliche Herabsetzung mehr zulassen; daß eher eine Steigerung zu erwarten sei; daß aber die Wassertransporte ihrer Natur nach billiger (inherently cheaper) seien, als die auf dem Schienenwege. Schon um den Wettstreit einerseits mit den kanadischen Schiffahrtswegen via St. Lorenz, andererseits mit den kürzeren Bahnlinien zum Golf von Mexiko bei Beförderung des westlichen Getreides bestehen zu können, vermöge man des Kanalweges durchaus nicht zu entraten. Was aber fast noch wichtiger, das sei sein Einfluß auf den Erztransport.*) Es sei nämlich alle Aussicht dazu, daß durch den Kanal — wenn er entsprechend verbessert werde — die Eisenindustrie des Staates New-York erfolgreich mit der Pennsylvaniens

*) There is every reason to believe, that the iron and steel trade and the manufacturs depending on it in the United States will continue to increase during the next twenty years in enormous amount, and it is of the utmost importance, that the State of New-York shall promptly take steps, to bring this industry within its borders and to provide a cheap transportation route for the finished product both for export and for consumption on the Atlantic coast. Such a route can be provided by the Erie canal, enlarged as we recommend. — We believe that a suitable enlargement of the Erie canal at the present time is justified by the prospect of its use in connection with manufacture of steel and iron and shipbuilding, fully as much as its original construction was justified by the prospect of transporting breadstuffs. (Report of the Committee of Canals of New-York State 1899.)

werde konkurrieren können, ja daß, wie es heißt, „the centre of the iron industry can be brought within the State of New-York". Denn die Erze von Lake Superior könnten dann billiger nach jedem Punkte zwischen Buffalo und New-York hingeschafft werden als nach Pittsburg. Dazu komme noch die Ausnutzung der elektrischen Kräfte des Niagara. „These advantages if properly utilized, will make Western New-York*) the centre of such a manufacturing district as the world has never seen." (Report of the Committee). Dies Bild der Zukunft trägt keineswegs unwahrscheinliche Züge.

Man kann sich in der Tat des Gedankens gar nicht erwehren, daß, wenn der Erie-Kanal dereinst zu einem wirklichen Großschiffahrtsweg ausgebaut sein wird, nicht nur die Getreidefrachten auf ein Minimum sinken, sondern daß dann die amerikanischen Stahl- und Eisenwerke, denen ja bald auch die reichen kubanischen Erze zur Verfügung stehen werden, einen unerhörten Zuwachs erhalten möchten. Wo finden wir den Ausgleich für unsere Produktion und unser Transportwesen? Man wird hüben wie drüben gut tun, den Erie-Kanal im Auge zu behalten. Der vorangezogene Bericht läßt das durch sein reiches Zahlenmaterial und die Fülle gutachtlicher Äußerungen bis zur Evidenz hervortreten; er rechnet mit Tatsachen und färbt weder hell noch dunkel.

Zu welchen abschließenden Sätzen gelangt er?

„Erstens: daß die den Hudson-River mit dem Erie-, Ontario- und Champlain-See verbindenden Kanäle nicht

*) Hier ist natürlich der Staat, nicht die Stadt New-York gemeint.

aufgegeben, sondern erhalten und vergrößert werden sollen.

Zweitens: daß das Projekt eines Schiffskanals, durch welchen es Fahrzeugen ermöglicht werden soll, von den oberen Seen nach der Stadt New-York ohne Umladung zu gelangen, einen besonderen Gegenstand der Erwägung für die Bundesregierung, nicht aber für den Staat New-York bildet.*)

Drittens: daß es hingegen zwei Projekte für die Erweiterung des Erie-Kanals gibt, die von dem Staate New-York in Betracht gezogen werden sollten: das eine: den Entwurf von 1895 mit gewissen Abänderungen zur Ausführung zu bringen, also: Vertiefung auf durchweg 9 Fuß und Vergrößerung der Schleusen derart, daß ein bezw. zwei Fahrzeuge von 450 t sie gleichzeitig passieren können;**) Gesamt-Kostenaufwand rund 21 200 000 $ = 89 040 000 ℳ. Das andere: den Kanal so zu vergrößern, daß Schiffe von etwa 1000 t ihn benutzen können;***) Wassertiefe: 12 Fuß. Ein derartiger Wasserweg würde den St. Lorenz-Kanälen in der Leistungsfähigkeit gleichkommen.

Kostenbetrag rund 58 900 000 $ = 247 380 000 ℳ.

---

*) Damit ist also ein Großschiffahrtsweg für Seeschiffe gemeint. (Die Fahrzeuge der „upper lakes" fassen bis zu 6000 bezw. 7000 t.) Im Gegensatz zu solchem Riesenunternehmen, welches der Bericht als voraussichtlich nicht rentabel bezeichnet, stehen dann die Projekte, die in Punkt 3 obiger Darstellung behandelt werden.

**) Ein Dampfer-Schleppzug (4 Böte) würde 1700 t = 56 600 bushels Weizen befördern.

***) Ein Dampfer-Schleppzug (4 Böte) würde 3900 t = 130 000 bushels Weizen befördern.

»Nach unserem Urteil«, — so heißt es weiter — »zu dem wir nach langer Überlegung und mit einigem Widerstreben gelangt sind, sollte der Staat das größere Projekt ausführen und zwar deshalb, weil das kleinere im besten Falle eine Maßregel für kürzere Zeit bedeutet, das größere dagegen auf die Dauer die wirtschaftliche Überlegenheit des Staates New-York sicherstellen wird, und weil dies durch kein anderes Mittel bewirkt werden kann.«

Viertens: daß ... (betrifft die Kostendeckung durch eine Anleihe, zu deren Verzinsung und Amortisation die von den projektierten Kanälen, dem Hudson-River und Lake Champlain berührten counties nach Maßstab der Steuerkraft beitragen sollen).*)

Fünftens: daß die Wirksamkeit der Kanäle ebenso sehr von ihrer Handhabung, als von ihrer äußeren Beschaffenheit abhängt, und daß keinerlei Geld für fernere Vergrößerungen aufgewendet werden sollte, wenn nicht gleichzeitig eine Reihe von Verwaltungs- und Betriebsänderungen vorgenommen wird."

Als solche werden aufgeführt: Beseitigung gewisser, die Transportgesellschaft beengender Bestimmungen; die Anwendung von mechanischen Zugmitteln — Dampf oder Elektrizität — anstatt des Schleppens durch Tiere, bezw. von mechanischer Kraft an Stelle der menschlichen bei Bewegung von Schleusentoren 2c.; eine bessere Organi-

*) 30,07 pCt. Canal counties; 9,93 pCt. Non-Canal counties. Die Bevölkerung der hier nur in Betracht kommenden ersteren betrug nach der Zählung von 1892 5 332 424 Einwohner, der Gesamtsteuerwert vom Grundbesitz und beweglichem Eigentum 4 412 772 343 $ = 18 533 643 840 ℳ.

sation des Dienstes und der Heranbildung der Beamten; eine Revision der auf die Ausschreibung und das Zustandekommen staatlicher Kontrakte bezüglichen Bestimmungen.

Dies die Vorschläge.*) Zum Schluß sei nur noch auf die prinzipielle Bedeutung derselben hingewiesen. Einen wie hohen Wert nämlich die Kommission der Erie-Wasserstraße beimißt, läßt am prägnantesten ein Satz ihres Gutachtens erkennen, dessen eminente Tragweite sofort einleuchtet, wenn man erwägt, welchen ausschlaggebenden Faktor im wirtschaftlichen Leben Amerikas die Eisenbahnen bilden. Er lautet:

„Vor einigen zwanzig Jahren stellte der verstorbene Mr. Albert Fink, damals die größte Autorität in Transportfragen, vor dem Windom-Komitee die These auf, daß der Erie-Kanal die Tarife nicht nur auf den Eisenbahnen des Staates New-York reguliere, sondern die jeder beliebigen Transportlinie, welche das Seengebiet mit dem des Atlantic verbindet. Diese Behauptung hat niemals mit Erfolg bestritten werden können, und sie wird sich auch weiterhin als richtig erweisen, wenn die Kanäle fortfahren, mit den Bahnen

*) Die gesetzgebende Versammlung des Staates New York hat im Jahre 1900 Bericht und Vorschläge geprüft, daraufhin 200 000 $ für Vorarbeiten bewilligt und den staatlichen Hauptingenieur mit der Ausarbeitung der Spezialpläne beauftragt, „um den Erie-, den Champlain- und den Oswego-Kanal zu vergrößern". Nach seinem im Jahre 1901 erstatteten sehr umfangreichen Bericht — er enthält fast 1000 Druckseiten nebst einem großartigen Kartenwerk — belaufen sich die Kosten insgesamt auf etwas über 87 Millionen Dollars = 365½ Millionen Mark. Davon beansprucht der Erie-Kanal allein rund 80 Millionen Dollar = 336 Millionen Mark.

bezüglich Vergrößerung und Betriebsmethoden gleichen Schritt zu halten.“

Das ist der Punkt, den man auch in Europa im Auge behalten sollte: die Einwirkung der Wasserstraßen auf die gesamte Tarifbildung macht sie zu einem ausgleichenden und regulierenden Faktor ersten Ranges gegenüber den monopolisierenden Tendenzen der Eisenbahnen.*) Sie wirken dem Streben der letzteren, die Frachten möglichst hochzuhalten, durch ihren Wettbewerb in wünschenswerter Weise entgegen und kommen somit den Interessen jeden Betriebs und jeden Berufs entgegen. Dieser wohltätig regulierende Einfluß wird aber nie unter unseren europäischen Verhältnissen, und am wenigsten in Preußen, den Eisenbahnen bezw. den Staatsfinanzen gefährlich werden können, weil der Staat bei uns das Verkehrsmonopol besitzt und die Hand am Steuer hat, auch am wirtschaftlichen.

Wie lange wird es dauern, bis auch bei uns in Deutschland diese Erkenntnis durchgedrungen und mit ihr ein erfreuliches Zusammenwirken aller Stände und Parteien im Sinne moderner Verkehrsentwickelung gesichert sein wird?

---

*) „The best regulator of railroad rates is the independent waterway.“ („Inland waterways, their relation to transportation“ by Emory Johnson Ph. D. Eine sehr lesenswerte Schrift.) „The evidence before the Committee accords with the experience off all nations in recognizing the water routes as the most efficient cheapeners and regulators of railway charges.“ (Senate Committee of interstate Commerce.)

IX. Unser Verhältnis zu Amerika.

Ich habe schon vorher bemerkt, daß Deutschland wie überhaupt die Länder der alten Welt ein gewisses Interesse an der wirtschaftlichen Prosperität Amerikas haben. Warum? Handelskrisen jenseits des Ozeans machen sich heutzutage bei dem engen internationalen Zusammenhang der Börsen und Banken sofort auch bei uns sehr schmerzlich fühlbar, das ist eins. Da ferner die Vereinigten Staaten in erster Linie Abnehmer für verfeinerte Artikel und Luxusgegenstände sind — für Dinge also, bei denen, wie schon bemerkt, die Nachfrage in schlechten Zeiten zuerst nachläßt, wo nicht gänzlich stockt —, so leidet unser Export dorthin, sobald drüben die Konjunktur schlechter wird. Endlich — darauf ist ebenfalls schon oben hingewiesen — tritt die drohende Gefahr näher, daß der Amerikaner seine Produktionsüberschüsse um jeden Preis zu uns herüberwerfen wird, wenn er sie nicht mehr im eigenen Lande unterbringen kann. Wir können also nur wünschen, daß in Nordamerika stabile, gesunde Zustände herrschen. Ich gehe sogar einen Schritt weiter. Ich möchte behaupten, daß die hohen Schutzzölle der Mac Kinley- und der Dingley-Bill uns keineswegs nur Schaden, sondern indirekt auch Vorteil gebracht haben. Denn wenn sie allerdings unseren Waren den Eingang wesentlich erschwerten, haben sie andererseits in den Unionsstaaten eine Ära immensen wirtschaftlichen Fortschritts eingeleitet und unendlich viel dazu beigetragen, daß die Konsumkraft stieg. Diese Zunahme des Verbrauchs, der Nachfrage, hat sich fast über das ganze

Gebiet der Union und über alle Bevölkerungsschichten verbreitet; in allen Betrieben und Berufsarten kann man gerade seit der Zeit eine Expansion ohnegleichen konstatieren. Mit jedem neu entstehenden Werk, mit jeder maschinellen Verbesserung, mit jedem der Agrikultur, der Industrie oder der Montanausbeutung erschlossenen Strich Landes wird eine Quelle neuen großen Bedarfs für Kohle, Eisen, Stahl, Hölzer, Mehl und Fleisch, Maschinenteile, Instrumente u. s. w. eröffnet. Überall ein wahrer Heißhunger, wie nach Rohstoffen, so nach Fabrikaten, wie nach Brotfrucht, so nach Werkzeugen, Motoren, Schienen und Lokomotiven. Dieser Bedarf an Waren jeder Art will erst einmal befriedigt sein! Indem nun Amerika beschloß, sich selbst allein aus eigenen Mitteln zu versorgen, hat es auch die gewaltige Aufgabe übernommen, aller und jeder gesteigerten Nachfrage, jedem Bedürfnis des immensen heimischen Marktes gerecht zu werden. Und so geht es ihm, wie einem vielbeschäftigten Manne, der zu Haus so reichlich zu tun hat, daß er sich nicht allzuviel um anderer Leute Verhältnisse kümmert. Das kann uns recht sein. Wünschen wir ihm Gedeihen, aber auch stets ein voll gerüttelt Maß Sorge und Arbeit! Wir werden immerhin gut tun, ihm bei dieser seiner Arbeit scharf auf die Finger zu sehen; denn er ist ein krasser Egoist und in erster Linie smarter Geschäftsmann, der gelegentlich wohl auch seine Freude daran hat, sich in den Sattel zu setzen, auf dem ein anderer reiten sollte. Immerhin meine ich, daß eine Politik des Mißtrauens, überhaupt wohl die schlechteste, die es gibt, gerade hier sehr wenig am Platze ist. Damit schaden wir uns. Es

bleibt immer zu bedenken, daß die Vereinigten Staaten an der Spitze der Deutschland mit Waren versorgenden Länder stehen — die Einfuhr beträgt von dort zur Zeit weit über eine Milliarde —, und daß sie uns für 400 Millionen und mehr abnehmen. Solch großes Geschäft läßt sich ohne gegenseitiges Vertrauen nicht führen. Noch weniger aber rätlich ist offenkundige Angst und Besorgnis. Für nichts hat gewiß der rechte Yankee geringeres Verständnis und weniger Achtung, als für ängstliche Naturen. Für Schwarzseherei hat er zudem nur Spott. Eine ernste Prüfung der beiderseitigen Waffen läßt denn auch erkennen, daß Deutschlands Stellung im Welthandel schwer zu erschüttern, und daß seine wirtschaftlichen Kräfte noch großer Entfaltung fähig sind. So ernst der amerikanische Wettbewerb zu nehmen ist, unsere Rüstkammer ist nicht leer. Wir haben Hülfsmittel genug, um, wenn einmal der Ansturm erfolgt, ihm zu begegnen; wir müssen sie allerdings beizeiten herausholen und bereithalten. Von der breiteren Entwickelung unserer Verkehrsmittel als unserer besten Waffe habe ich gesprochen. Diese Entwickelung ist nur eine Frage der Zeit; wenn man sie auch nicht wollte, sie wird sich vollziehen unter dem Druck wirtschaftlicher Notwendigkeit. Das Zweite: Ein kräftiger Zollschutz wird hoffentlich in Zukunft nicht fehlen; es ist jedoch hier nicht der Ort, des näheren darauf einzugehen. Nur soviel sei gesagt, daß die Amerikaner es gar nicht verstehen würden, wenn wir besonders zurückhaltend und ängstlich in unseren Forderungen sein wollten. Auch scheinen sie von der Höhe der geplanten Zollsätze für sich nicht allzuviel zu fürchten.

In der Einleitung zu dem im Treasury Department bearbeiteten offiziellen „Monthly Summary of Commerce and Finance“ vom Juli 1901 ist das ziemlich unverhüllt ausgesprochen (s. S. 11 daselbst). Weiter ein Drittes: Das Ringen auf allen Gebieten unseres wirtschaftlichen Lebens und der Kampf um die politische und ökonomische Existenz hat uns ohne Zweifel ungeahnte Kräfte gegeben. Es ist zwar im Grunde kein gerade reicher Boden, auf dem wir stehen; indes viele Jahrhunderte geistiger Arbeit sind über unseren alten Kontinent dahingegangen; diese Arbeit hat ihn urbar gemacht, gedüngt, gepflegt und daraus ein Produkt hochgradiger Kultur geschaffen, das sich wohl noch auf lange Zeit hinaus den überrasch entwickelten Gebilden jenseits der Meere überlegen erweisen wird. Jedenfalls wirft man es nicht so ohne weiteres durch den Druck der Massen und Milliarden über den Haufen, wie die Jingopresse annimmt. Unserer ganzen Produktion steht namentlich eine tiefgründige, auf wissenschaftlicher Basis aufgebaute Technik zur Seite. Diese wissenschaftliche Grundlage fehlt vorderhand drüben, so wacker man auch bemüht ist, die Lücken auszufüllen, und so ernst man es auch mit der Lehre und dem Lernen nimmt. Alte Kultur läßt sich weder aufpfropfen, noch läßt sich geistiges Leben improvisieren. Das Land, welches das meiste und beste Wissen beherbergt, wird immer an der Spitze der Nationen marschieren. Auch in rein materieller Hinsicht gibt die Masse der Produkte und Stoffe und ihr Umsatz an sich noch kein Übergewicht. Nicht vorzugsweise in der Quantität, sondern in der Qualität der Waren und in der Art

ihrer Verwertung sollten die Länder des alten Kontinents ihre Überlegenheit zur Geltung bringen. Qualitätsware ist auch und bleibt jenseits des Ozeans geschätzt und gesucht — trotz allen Hochschutzzolls. Und gerade die Fabrikation hochwertiger Ware, in der die Qualität der Arbeit den Ausschlag gibt, hängt eng mit der technischen Wissenschaft zusammen.

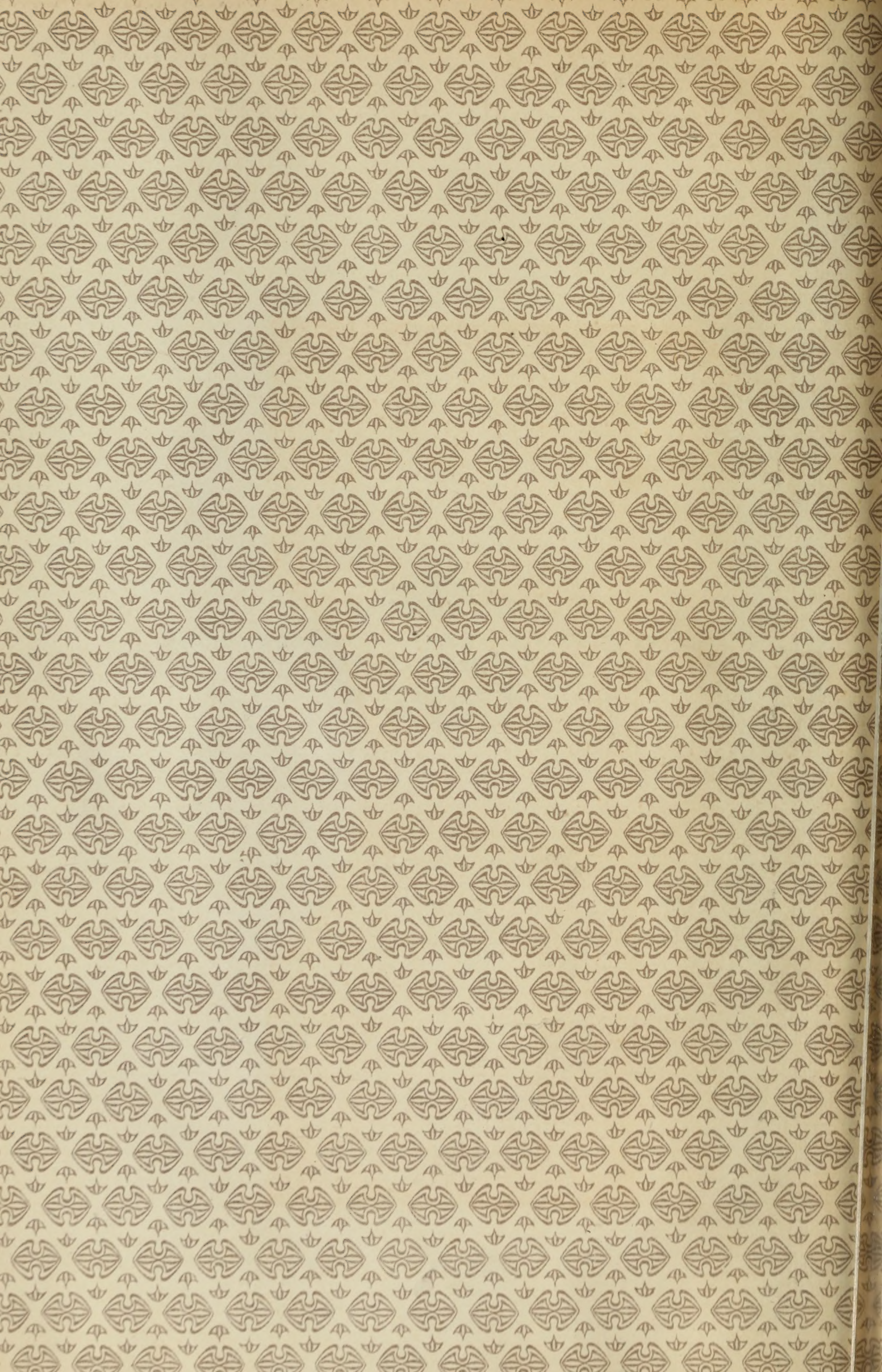
Auch dürfte sich auf die Länge die bisherige Politik der Unionsstaaten mit der Tendenz, die Türen überall bei anderen aufzustoßen, nur die eigenen zu schließen, nicht halten lassen. Sobald der zentralamerikanische Großschiffahrtsweg gegraben sein wird, sei es nun der Panama- oder der Nicaragua-Kanal, werden sich ganz andere Handelsbeziehungen und -Notwendigkeiten einstellen, als jetzt. Nicht nur Richtung und Gruppierung von Export und Import werden dann drüben eine starke Verschiebung erfahren, sondern vermutlich auch die Prinzipien für Umsatz und Austausch. Ja, schon die im Jahre 1903 der Vollendung entgegengehende Tehuantepec-Bahn, als der unter allen zeit-kürzeste Verbindungsweg zwischen den Ländern des Atlantischen und des Stillen Ozeans, dürfte mancherlei in Handel und Wandel ändern. Wenn so der smarte Yankee mit der aufstrebenden ozeanischen Welt, mit Australien und Japan, wenn er mit China, mit den Staaten der Westküste Südamerikas kommerziell engere Fühlung nehmen will, und wenn er mit ihnen dank eben jenem Großschiffahrtsweg in Wettbewerb treten wird, dürfte es ihm schwer werden, den neuen Freunden die Taschen immer auf- und nur sich selbst sie zuzuknöpfen. Wo Kolonialprodukte in Frage

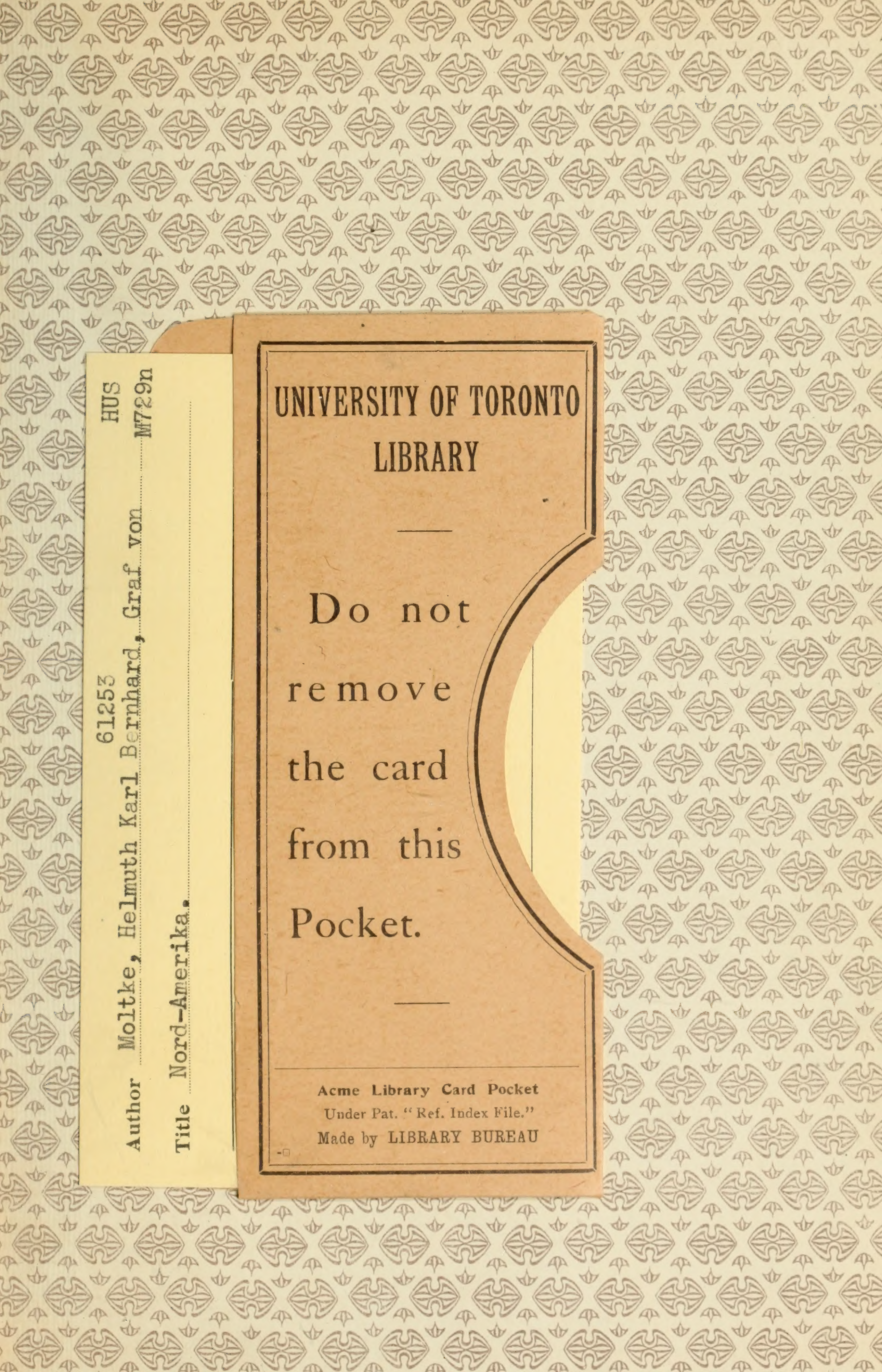
kommen, die sein Land nicht erzeugt, wohl aber notwendig braucht, wie Kaffee, Thee, Vanille, Gummi, Farbstoffe, Kakao, Gewürze aller Art u. s. w., da läßt sich das Prinzip der absoluten Hochschutzzöllnerei ohnehin schon jetzt nicht festhalten. Es wird eine Zeit geben, wo er es selbst als unnötigen und die gesunde, freie Entfaltung hemmenden Ballast über Bord wirft. Vielleicht ist sie nicht gar so fern, wie man drüben, hypnotisiert durch die Erfolge des Systems, annimmt. Die von dem imperialistisch angehauchten Jingotum so lebhaft patronisierte Idee des panamerikanischen Bundes aller Völker der neuen Welt unter der Ägide des Sternenbanners verträgt sich nicht damit. Denn die zentral- wie namentlich die südamerikanischen Staaten begreifen sehr wohl, daß die Schlagwörter „Panamerika" und „Monroe-Doktrin" eine Gefahr für ihre Unabhängigkeit einschließen, und tragen Bedenken, sich von dem Großkapitalismus der sogenannten Vormacht ohne Entgelt und ohne Reziprozität ausschlachten zu lassen. Dafür liefern der Verlauf des letzt abgehaltenen panamerikanischen Kongresses sowie die Haltung und das wachsende Mißtrauen Mexikos, Chilis u. s. w. strikten Beweis.

In dem Wettkampf der Zukunft wird es sich für Deutschland in erster Linie darum handeln, ob es seine nach Beruf und Parteien zersplitterten, wirtschaftlichen und politischen Kräfte im rechten Augenblick zu sammeln versteht. Dahin zu wirken, möchte besser sein, als, wie öfters empfohlen wird, einen Wirtschaftsbund der Völker und Länder des alten Kontinents mit der Spitze gegen Amerika

anzustreben. Denn die Politik ist immer noch die Kunst des Erreichbaren. Innere, nicht äußere Organisation! Jene ist von uns selbst abhängig, bei dieser werden wir abhängig von anderen und vertauschen vielleicht nur eine Last mit der anderen. Die straffe staatliche Konzentration mit ihren Stützen: Beamtentum, Schule und Heer; die Machtmittel der Bildung, Erziehung, der Pietät, der selbstgewollten Unterordnung und der Disziplin; endlich die vielhundertjährige Pflege geistiger und idealer Güter geben uns einen Rückhalt, eine Widerstandsfähigkeit, deren ganze Stärke sich dann erweisen wird, wenn einmal Not am Mann ist. Laßt uns diese Kräfte eines gesunden Volkstums und einer alten Kultur durch stete Verjüngung der Zeit und ihren Forderungen anpassen, unsere materiellen Mittel weiter vervollkommnen und von innen heraus zu einem immer enger geschlossenen, kulturell, wirtschaftlich und politisch geeinten Volkstum heranwachsen! Dieser Mahnruf hat selbst dann oder vielleicht gerade dann Berechtigung, wenn wir weit von dem erstrebten Ziele einheitlichen nationalen Strebens abgedrängt zu sein scheinen. Um so mehr muß es doch erlaubt sein, die Blicke weit hinaus über die Kämpfe der Gegenwart in die Ferne zu richten — „das Bild der Zukunft mit der Seele suchend“.


Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn,
Berlin SW., Kochstraße 68—71.


UNIVERSITY OF TORONTO
LIBRARY
Do not remove the card from this Pocket.
Acme Library Card Pocket
Under Pat. "Ref. Index File."
Made by LIBRARY BUREAU
61253
HUS
M729n
Author Moltke, Helmuth Karl Bernhard, Graf von
Title Nord-Amerika.

